

**PENGARUH PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN LAHAN
TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI
KAWASAN KESELAMATAN OPERASIONAL
(KKOP) BANDARA SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR**



Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
pada Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Oleh

NUR ATIKA BR SEMBIRING

NIM. 60800114030

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018**

**PENGARUH PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN LAHAN
TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI
KAWASAN KESELAMATAN OPERASIONAL
(KKOP) BANDARA SULTAN HASANUDDIN
MAKASSAR**



Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
pada Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Oleh

NUR ATIKA BR SEMBIRING

NIM. 60800114030

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika di kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Samata-Gowa, Agustus 2018
Penyusun,



Nur Atika Br Sembiring
60800114030

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R

PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin

Nama Mahasiswa : Nur Atika Br Sembiring

NIM : 60800114030

Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Sains dan Teknologi

Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II


Juhanis, S.Sos., M.M


Nursyam AS, S.T., M.Si

Mengetahui


Dekan Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota




Prof. Dr. H. Arifuddin, M.Ag
NIP. 1969 1205 199303 1 001


Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si
NIP. 19760603 200212 1 00 5

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul, "Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin" yang disusun oleh Nur Atika Br Sembiring, NIM: 60800114030, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang *munaqasyah* yang diselenggarakan pada hari Senin, tanggal 27 Agustus 2018, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah Kota dalam Ilmu Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.

Makassar, 27 Agustus 2018

DEWAN PENGUJI:

Ketua	: Dr. Hj. Wasilah, S.T., M.T	(.....)
Sekretaris	: Iyan Awaluddin, S.T., M.T	(.....)
Penguji 1	: Risma Handayani, S.Ip., M.Si	(.....)
Penguji 2	: Prof. Dr. H. Bahaking Rama, M.Si	(.....)
Pembimbing 1	: Juhanis, S.Sos., M.M	(.....)
Pembimbing 2	: Nursyam AS, S.T., M.S	(.....)



Diketahui oleh:
Dekan Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar,

Prof. Dr. H. Arifuddin., M.Ag
NIP. 19691205 199303 1 00 1

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-nya, sehingga penulis dapat merampungkan hasil penelitian dengan judul ***“Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin”*** ini untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan studi serta dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Teknik Strata Satu pada program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Penghargaan dan terimakasih yang setulus-tulusnya kepada kedua orang tua saya, ayahanda tercinta dan ibunda yang kusayang telah mencurahkan segenap kasih dan sayang serta perhatian moril maupun materil. Semoga Allah SWT selalu melindungi, melimpahkan rahmat, kesehatan, karuana dan keberkahan di dunian maupun di akhirat atas kasih dan sayang yang telah diberikan kepada penulis.

Penghargaan dan terimakasih penulis berikan kepada Bapak Juhanis, S.Sos., M.M selaku pembimbing I dan Bapak Nur Syam AS, ST., M.Si selaku pembimbing II yang telah membimbing dan membantu dalam penulisan skripsi ini. Serta ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Musafir Pababbari, M.Si selaku Rektor UIN Alauddin Makassar

2. Bapak Prof Dr. H. Arifuddin, M.Ag selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar
3. Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si selaku ketua jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN Alauddin Makassar
4. Ibu Risma Handayani, S.IP., M.Si selaku Sekretaris Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN Alauddin Makassar
5. Ibu Risma Handayani, S.IP., M.Si dan bapak Bapak Prof. Dr. H. Bahaking Rama, M.Si yang telah memberikan masukan dan referensi dalam penyusunan penelitian ini.
6. Seluruh Dosen, Staf Akademik, Staf Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Staf Perpustakaan UIN Alauddin Makassar
7. Teman-teman Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN Alauddin Makassar Angkatan 2014.

Akhir kata penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Karena itu penulis memohon saran dan kritik yang sifatnya membangun demi kesempurnaannya dan semoga bermanfaat bagi kita semua. Aamiin.
Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Samata, Agustus 2018
 Penulis

Nur Atika Br Sembiring
 NIM.60800114030



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R

ABSTRAK

Nama Penyusun : Nur Atika Br Sembiring
 NIM : 60800114030
 Judul Skripsi : Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasioanal (KKOPP) Bandara Sultan Hasanuddin

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Pengelolaan lahan yang ada di disekitar kawasan keselamatan operasional Bandara Sultan Hasanuddin Makassar mengalami penurunan dalam pemanfaatan dan pengelolaan lahan secara tidak langsung, hal ini akan mempengaruhi kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat yang ada di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dan arahan pemanfaatan lahan sebagai penunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin. Metode yang digunakan adalah survei langsung dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif serta analisis Regrsi untuk pengaruh pengelolaan lahan, dan analisis Deskriptif Kualitatif untuk merumuskan arahan pemanfaatan lahan sebagai penunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa variabel yang mempengaruhi pemanfaatan dan pengelelolaan lahan terhadap Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) di Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang adalah variabel aksesibilitas. Arahan untuk mempertahankan tingkat aksesibilitas yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara memperbaiki ruas jalan yang rusak atau memperbaiki konstruksi jalan.

Kata Kunci : Kawasan Keselamatan Operasioan (KKOP), Lahan dan Aksesibilitas.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	8
D. Ruang Lingkup Penelitian	9
E. Sistematika Pembahasan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Lahan	11
B. Sosial Ekonomi Masyarakat	21
C. Tata Ruang	27
D. Bandar Udara	27
E. Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan	31

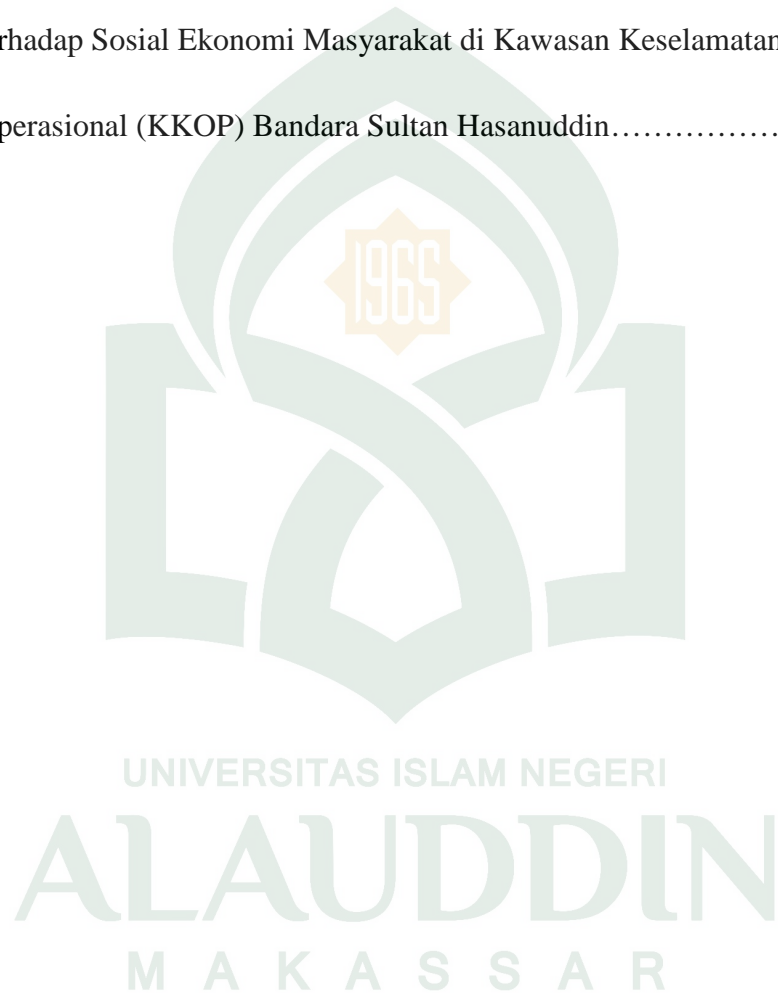
F. Pengaruh	40
G. Tingkat Pendapatan	40
H. Mata Pencapaian	42
I. Kerangka Pikir	43
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	44
A. Jenis Penelitian	44
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	44
C. Jenis dan Sumber Data	44
D. Metode Pengumpulan Data	45
E. Populasi dan Sampel	47
F. Variabel Penelitian	49
G. Metode Analisis Data	49
H. Defenisi Operasional	52
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	54
A. Gambaran umum Wilayah Kota Makassar	54
B. Gambaran umum Wilayah Kecamatan Biringkaya.....	62
C. Lokasi Penelitian di sekitar Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Kelurahan Sudiang.....	71
D. Kawasan Bandara.....	74
E. Karakteristik Responden.....	80
F. Deskripsi Variabel Penelitian Terhadap Karakteristik Responden.....	84
G. Analisis Penerapan Metode Regresi terhadap Faktor yang mempengaruhi Sosial Ekonomi Masyarakat di Sekitar Kawasan Keselamatan Operasional Bandara Sultan Hasanuddin	88

H. Arahan pemanfaatan lahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin.....	95
I. Persepsi Islam terhadap Hasil Penelitian.....	97
BAB V PENUTUP.....	102
A. Kesimpulan.....	102
B. Saran.....	104
DAFTAR PUSTAKA	106
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Metode Analisis dan Pembahasan.....	49
Tabel 2. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar.....	56
Tabel 3. Perkembangan Jumlah Penduduk di Kota Makassar.....	59
Tabel 4. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2016.....	60
Tabel 5. Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Biringkanaya.....	62
Tabel 6. Perkembangan Penduduk menurut Kelurahan di Kecamatan Biringkanaya Tahun 2012-2017.....	64
Tabel 7. Perkembangan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Biringkanaya Tahun 2012-2016.....	65
Tabel 8. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	80
Tabel 9. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur.....	81
Tabel 10. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	82
Tabel 11. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	83
Tabel 12. Deskripsi Tingkat Pendapatan Berdasarkan Karakteristik Responden.....	84
Tabel 13. Karakteristik Responden Berdasarkan Mata Pencarian.....	85
Tabel 14. Karakteristik Responden Berdasarkan Nilai Lahan.....	86
Tabel 15. Karakteristik Responden Berdasarkan Aksesibilitas.....	87
Tabel 16. Karakteristik Responden Berdasarkan Tata Guna Lahan.....	88

Tabel 17. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	89
Tabel 18. Analisis Pengaruh Individual atau Parsial (Uji T).....	90
Tabel 19. Hasil Rekapitulasi Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.....	91



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar.....	57
Gambar 2. Peta Admnistrasi Kota Makassar.....	61
Gambar 3. Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Biringkanya.....	63
Gambar 4. Perkembangan Jumlah Penduduk menurut Kelurahan di Kecamatan Biringkaya Tahun 2012-2016.....	64
Gambar 5. Peta Adminitrasi Kecamatan Biringkanya.....	66
Gambar 6. Kantor Camat Kecamatan Biringkanaya.....	67
Gambar 7. Fasilitas Kesehatan Kecamatan Biringkanaya.....	68
Gambar 8. Fasilitas Peribadatan Kecamatan Biringkanaya.....	69
Gambar 9. Faslitas Pendidikan Kecamatan Biringkanya.....	69
Gambar 10. Lapangan Olahraga.....	70
Gambar 11. Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....	70
Gambar 12. Kantor Kelurahan Sudiang.....	71
Gambar 13. Peta Adaministrasi Kelurahan Sudiang.....	72
Gambar 14. Peta Tata Guna Lahan.....	73
Gambar 15. Peta Bandara Sultan Hasanuddin.....	75
Gambar 16. Peta Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddi.....	76
Gambar 17. Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	80
Gambar 18. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur.....	81

Gambar 19. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir..... 82

Gambar 20. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan..... 83



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Bandar udara merupakan kawasan di perairan dan / daratan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Indonesia memiliki 299 bandara resmi yang terbanyak se-ASEAN (Warsito, 2017).

Bandara udara memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hirarki bandara, pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya, penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara (Kementerian Perhubungan, 2013) dalam (Setiawan & et.al., 2017).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menetapkan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, Bandar Udara dilengkapi dengan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). KKOP relatif sangat luas, mulai dari pinggir landas pacu sampai radius 15.000 meter dengan ketinggian yang berbeda-beda sampai 150 meter relatif terhadap Titik Referensi Bandar Udara. Bangunan dan benda tumbuh di dalam KKOP harus diatur dan dikendalikan, tidak melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan.

Semakin tinggi kepadatan penduduk suatu desa, ternyata luas lahan pertanian yang terkonversi makin kecil. Hal ini terjadi karena pada desa yang penduduknya sudah padat, arus konversi lahan pertanian sudah relatif jenuh karena sudah terjadi pada periode sebelumnya. Begitu juga semakin meningkat kepadatan petani nonpemilik akan meningkatkan konversi lahan pertanian. Pada keluarga miskin, desakan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari akan semakin kentara. Pada kondisi puncak, keluarga tersebut akan mengorbankan sesuatu, sekalipun aset yang paling berharga. Salah satu aset keluarga yang cukup bernilai dan mudah untuk dijual adalah lahan (umumnya berupa lahan pertanian) yang kemudian oleh pemilik baru dialih fungsikan ke nonpertanian. (Ruswandi, Rustiadi, & Mudikdjo, 2007).

Konflik antar sektor ekonomi senantiasa menempatkan sektor pertanian pada posisi yang lemah, karena pengambil kebijakan cenderung bias terhadap sektor-sektor yang memberikan manfaat (*economic rent*) yang lebih besar. Di masa mendatang upaya peningkatan produksi pangan dan pendapatan petani dihadapkan pada tekanan beberapa faktor, salah satunya meningkatnya

kelangkaan sumber daya dan degradasi sumber daya alam, khususnya lahan. Lahan merupakan faktor yang sangat penting dalam kegiatan usaha tani, bukan saja merupakan media tumbuh bagi tanaman, namun kepemilikan lahan mempunyai arti sosial bagi pemiliknya. Berdasarkan tinjauan teoritis maupun berbagai studi empiris tentang struktur penguasaan lahan baik di tingkat makro maupun di tingkat mikro menunjukkan adanya pemusatan penguasaan lahan di satu pihak dan proses penyempitan lahan di pihak lain (Saptana, Rachman, & P, 2004)

Lebih lanjut dijelaskan mengenai strategi pembangunan ekonomi selama pemerintahan orde baru yang bias ke pertumbuhan dan adanya dampak krisis ekonomi yang berkepanjangan mengakibatkan berbagai dampak negatif yang bersifat fundamental, antara lain terjadinya kontraksi perekonomian nasional, degradasi sumberdaya lahan, terbatasnya kesempatan kerja dan kesempatan berusaha di luar sektor pertanian, dan kesenjangan sosial yang makin lebar. Penyebab utamanya antara lain adalah : (1) Kesenjangan distribusi dan akses terhadap sumberdaya lahan, (2) Kesenjangan distribusi dan akses terhadap sumberdaya kapital, (3) Tidak dipahaminya dengan baik tentang dinamika kelembagaan lahan pertanian di pedesaan, dan (4) Tidak tertransformasikannya dengan baik kelembagaan lokal-tradisional ke dalam kelembagaan ekonomi pasar yang makin terbuka.

Tingkat perkembangan kelembagaan lahan sangat tergantung dari perkembangan sosial budaya masyarakat setempat, tingkat ketersediaan dan kelangkaan sumberdaya lahan, tingkat ketersediaan dan kelangkaan tenaga kerja, dan tingkat keterbukaan ekonomi. Bahkan pergeseran dari sistem bagi hasil dan gadai ke sistem sewa merupakan dinamika pasar lahan yang

menarik untuk dikaji lebih lanjut. (Marsudi, 2011) mengemukakan bahwa pada saat ini ditemukan ada tiga bentuk hubungan kerjasama antara petani penggarap dan pemilik tanah sebagai dampak dari komersialisasi dan modernisasi pertanian. *Pertama*, sistem mawah tipe satu dimana petani penggarap menyediakan tenaga kerja sejak pengolahan tanah sampai perontokan dan pembersihan padi, sedangkan pemilik tanah berkontribusi tanah dan sarana produksi (bibit, pupuk, dan pestisida). Hasil produksi yang diperoleh dibagi dengan perbandingan 1 : 1 atau bagi dua bahagian sama rata. *Kedua*, sistem mawah tipe dua dimana pemilik tanah hanya menyediakan tanah sedangkan tenaga kerja dan saprodi lainnya diusahakan petani penggarap. Pada sistem ini, hasil produksi yang diperoleh dibagi tiga bahagian, satu bahagian untuk pemilik tanah dan dua bahagian untuk petani penggarap. *Ketiga*, sistem kontrak (*contract*) dimana petani penggarap disudutkan pada pilihan harus menyewa tanah dengan harga tertentu kepada pemilik tanah. Sewa ini terpaksa diambil karena faktor kelangkaan tanah dan tidak tersedia pekerjaan lain bagi petani penggarap.

Ditinjau dari sudut ekonomi sumber daya, lahan merupakan barang ekonomi yang ketersediaannya sudah tertentu atau tetap (*fixed*), sementara di sisi lain kebutuhan (*demand*) terhadap lahan meningkat dan semakin meningkat dari waktu ke waktu. Berdasarkan sifat lahan tersebut menjadikan lahan bukan saja barang ekonomi, tetapi lahan mengandung makna yang kompleks seperti pada aspek politik, sosial-budaya, religius, harta pusaka, dan lain-lain (Saptana, Rachman, & P, 2004).

Lahan sawah tadah hujan adalah lahan yang dalam setahunnya minimal ditanami satu kali padi sawah (lahan tergenang dan petakan berpematang) dengan air pengairan bergantung pada hujan. Hasil padi di lahan sawah tadah hujan biasanya lebih tinggi dibandingkan dengan di lahan kering (gogo), karena air hujan dapat dimanfaatkan dengan lebih baik (tertampung dalam petakan sawah). Lahan sawah tadah hujan umumnya tidak subur (miskin hara), sering mengalami kekeringan, dan petaninya tidak memiliki modal yang cukup, sehingga agroekosistem ini disebut juga sebagai daerah miskin sumber daya Toha dan Juanda (1991) dalam (Pirngadi & Makarim, 2006).

Intensitas penggunaan lahan maupun pemanfaatan lahan akan meningkat karena wilayahnya berkembang dengan pesat. Para investor atau pemilik modal akan semakin gencar berinvestasi di daerah ini misalkan dengan membeli lahan maupun perumahan. Perubahan kondisi aset penghidupan (dalam hal ini adalah lahan) baik karena adanya penjualan maupun perubahan penggunaan lahan akan sangat berpengaruh terhadap kegiatan ekonomi di wilayah ini. Perubahan penggunaan lahan pertanian misalkan lahan sawah atau tegalan, menjadi lahan non pertanian mengubah cara pemanfaatan dan hasil atau produksi lahan (Jauhari & Ritohardoyo, 2013).

Ditinjau dari sudut ekonomi sumber daya, lahan merupakan barang ekonomi yang ketersediaannya sudah tertentu atau tetap (fixed), sementara di sisi lain kebutuhan (demand) terhadap lahan meningkat dan semakin meningkat dari waktu ke waktu. Berdasarkan sifat lahan tersebut menjadikan lahan bukan saja barang ekonomi, tetapi lahan mengandung makna yang

komplek seperti pada aspek politik, sosial-budaya, religius, harta pusaka, dan lain-lain (Saptana, Rachman, & P, 2004).

Kota Makassar merupakan pintu gerbang dari Indonesia bagian Timur. Hal ini kemudian mendorong perkembangan Kota Makassar dari berbagai bidang sehingga menyebabkan tumbuhnya permukiman-permukiman penduduk yang tidak terhindari. Dampak yang cukup signifikan dari kemajuan ini Kota Makassar dari berbagai bidang ini adalah terjadinya pertumbuhan penduduk yang pesat akibat adanya perpindahan penduduk ke Kota Makassar dari berbagai wilayah mengakibatkan terciptanya permukiman yang menyebar di seluruh penjuru Kota Makassar. Pertambahan penduduk di Kota Makassar yang sangat pesat menyebabkan ketersediaan lahan permukiman tidak sebanding dengan tingkat kebutuhan penduduk Kota Makassar. Hal ini kemudian menjadi awal dari pembangunan yang tidak mempedulikan tingkat keselamatan. Dimana lahan-lahan yang seharusnya diberdayakan sebagai kawasan lindung atau zona keselamatan operasional bandar udara menjadi terbangun (Rumana S.T, 2014).

Kecamatan Biringkanaya merupakan salah satu dari 14 kecamatan yang terdapat di Kota Makassar yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Maros, dengan luas wilayah 48,22 km². Area di sekitar bandara atau yang masuk dalam Kawasan keselamatan operasional (KKOP) merupakan yang peruntukannya untuk menunjang operasional bandara terutama pada aspek keselamatan penerbangan, sebagian warga tetap memanfaatkan lahan yang belum terbangun sebagai lahan kegiatan pertanian, sebagian lagi lahan dibiarkan sehingga tidak menghasilkan sesuatu. Sebagaimana dalam islam

dikatan bahwa pemelantaran lahan adalah perbuatan yang dilarang. Salah satu hadist Shahih Bukhari jilid ke - 1 menjelaskan tentang pemanfaatan lahan sebagai berikut:

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ قَالَ، قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ : مَنْ كَانَتْ لَهُ أَرْضٌ فَلْيَزْرَعْهَا أَوْ لِيَمْنَحْهَا أَخَاهُ فَإِنَّ أَبِي فَلْيَمْسِكْ أَرْضَهُ. (رواه بخاری)

Artinya:

Dari Abu Hurairah r.a., berkata : Rasulullah SAW bersabda “ Siapa yang mempunyai tanah, hendaklah tanah itu ditanaminy atau diberikan kepada saudara-saudaranya. Seandainya ia tidak suka memberikanya kepada orang lain, maka hendaklah tanah itu tetap dimilikinya (diriwayatkan oleh Bukhari).

Maksud dari hadist di atas yaitu jika seseorang mempunyai tanah atau lahan sebaiknya dimanfaatkan atau diberikan kepada saudarnya untuk ditanaminya. Islam melarang menyianyikan potensi tanah atau lahan bahkan Islam mengarahkannya agar dimanfaatkan, sebagaimana di ungkapkan oleh Yusuf Qardhawi bahwa dalam prinsip Islam kegiatan produksi yaitu untuk memenuhi kebutuhan individu dan masyarakat serta mencapai kemakmuran.

Berdasarkan kondisi eksisting yang ada lapangan dapat diketahui bahwa pengelolaan lahan yang ada di disekitar kawasan keselamatan operasional Bandara Sultan Hasanuddin Makassar mengalami penurunan dalam pemanfaatan dan pengelolaan lahan secara tidak langsung, hal ini akan mempengaruhi kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat yang ada di

kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. Berdasarkan hal tersebut di atas, maka peneliti merasa penting untuk melakukan penelitian mengenai **Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan urian latar belakang diatas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin ?
2. Bagaimana arahan pemanfaatan lahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini sebagai berikut :

- a) Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.

- b) Untuk mengetahui arahan pemanfaatan lahan sebagai penunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin

2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

- a) Bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan terkhusus Pemerintah Kota Makassar, bahwa dari hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai masukan dalam pemanfaatan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin kedepannya.
- b) Sebagai bahan masukan bagi Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota dalam pengembangan akademik khususnya meneliti/mengkaji tentang pemanfaatan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian bertujuan untuk membatasi materi pembahasan yang berkaitan dengan identifikasi wilayah penelitian. Ruang lingkup penelitian terdiri dari ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1. Ruang Lingkup Materi

Mengingat rumusan masalah diatas, maka perlu adanya batasan penelitian yang berorientasi pada materi yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini khususnya yang membahas tentang pemanfaatan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.

2. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini difokuskan di Kelurahan Sudiang Kecamatan Biringkanaya mengenai pengaruh pemanfaatan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi.

E. Sistematika Pembahasan

PERTAMA : PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup wilayah penelitian, dan sistematika pembahasan.

KEDUA : TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan tentang, pengertian lahan, penggunaan lahan, klasifikasi penggunaan lahan, penggunaan lahan pedesaan dan perkotaan, tata guna lahan, pola perkembangan penggunaan lahan, pemanfaatan lahan, sosial ekonomi masyarakat, sosial ekonomi masyarakat perkotaan, tata ruang, bandar udara, kawasan keselamatan operasional (KKOP),

pengaruh , tingkat pendapatan, mata pencaharian dan kerangka pikir.

KETIGA : METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan tentang jenis penelitian yang digunakan, waktu dan lokasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, variabel penelitian, metode analisis dan definisi operasional.

KEEMPAT : HASIL DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang tinjauan umum wilayah Kota Makassar, tinjauan umum Kecamatan Biringkanaya, tinjauan umum lokasi penelitian, karakteristik responden, deskripsi variabel penelitian terhadap karakteristik responden, analisis penerapan metode regresi terhadap faktor yang mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional Bandara Sultan Hasanuddin dan persepsi Islam terhadap hasil penelitian

KELIMA : PENUTUP

Menguraikan tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Lahan

1. Pengertian Lahan

Menurut Hardjowigeno dan Widiatmaka (2007) dalam Leonataris (2012) lahan adalah suatu lingkungan fisik yang meliputi tanah, iklim, relief, hidrologi, dan vegetasi dimana faktor-faktor tersebut mempengaruhi potensi penggunaannya. Termasuk di dalamnya adalah akibat-akibat kegiatan manusia, baik pada masa lalu maupun sekarang, seperti reklamasi daerah-daerah pantai, penebangan hutan, dan akibat-akibat yang merugikan seperti erosi dan akumulasi garam. Faktor-faktor sosial dan ekonomi secara murni tidak termasuk dalam konsep ini.

Lahan merupakan kawasan atau areal yang di peruntukkan untuk penggunaan tertentu yang biasanya di nyatakan dalam satuan hektar (Ha). Sedangkan pola penggunaan lahan adalah areal model atau bentuk penggunaan lahan diterapkan, seperti perladangan, tegalan, penghijauan, dan lain-lain Haeruddin (1997) dalam (Putra P. P., 2017)

Lahan adalah sebagai ruang (*space*) yang dapat di gunakan untuk berbagai kegiatan, pengertian memandang lahan dari sudut ekonomi regional atau dari sudut pembangunan wilayah. Lahan dan manusia merupakan sumber daya yang paling besar, karena dari campur tangan manusia lahan yang ada dapat berubah/dirubah fungsinya misalnya dari lahan pertanian menjadi kawasan permukiman atau kawasan industri,

dengan demikian lahan adalah ruang di permukaan dapat sebagai sumber daya yang dapat dieksploitasi, di mana dalam pemanfaatannya hendaknya di lakukan secara benar dengan mempertimbangkan kelestariannya. (Putra P. P., 2017)

Lahan merupakan bagian dari benteng alam (*landscape*) yang mencakup pengertian lingkungan fisik termasuk iklim, topografi/relative, tanah, hidrologi, dan bahkan keadaan vegetasi alami (*natural vegetation*) yang semuanya secara potensial akan berpengaruh terhadap penggunaan lahan.

Pengertian lahan yaitu tanah yang sudah ada penempatan atau peruntukanya dan umumnya ada pemiliknya (perorangan atau lembaga).Misalnya dapat di katakana : tata guna lahan di kota. Sebagaimana disebutkan di atas dalam tata guna tanah, termasuk juga samudra dan laut serta daratan yang tidak dihuni (antartika) yang tidak ada pemilik perorangan atau lembaga, kalau pemiliknya adalah seluruh manusia Jayadinata (1999) dalam Putra (2017)

2. Penggunaan Lahan

Lahan adalah sebagai ruang (*space*) yang dapat di gunakan untuk berbagai kegiatan, pengertian memandang lahan dari sudut ekonomi regional atau dari sudut pembangunan wilayah. Lahan dan manusia merupakan sumber daya yang paling besar, karena dari campur tangan manusia lahan yang ada dapat berubah/dirubah fungsinya misalnya dari lahan pertanian menjadi kawasan permukiman atau kawasan industri, dengan demikian lahan adalah ruang di permukaan dapat sebagai sumber

daya yang dapat dieksploitasi, di mana dalam pemanfaatannya hendaknya di lakukan secara benar dengan mempertimbangkan kelestariannya.

Penggunaan lahan merupakan hasil akhir dari setiap bentuk campuran kegiatan (intrevensi) manusia terhadap lahan di permukaan bumi yang bersifat dinamis dan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan hidup baik material maupun spiritual Arsyad (1989) dalam (As-syakur, et al., 2010).

Secara umum penggunaan lahan di Indonesia merupakan akibat nyata dari suatu proses yang lama dari adanya interaksi yang tetap, adanya keseimbangan, serta keadaan dinamis antara aktifitas-aktifitas penduduk di atas lahan dan keterbatasan-keterbatasan di dalam lingkungan tempat hidup mereka. Hampir setiap aktivitas manusia melibatkan penggunaan lahan dan karena jumlah aktivitas manusia bertambah dengan cepat, maka lahan menjadi sumber yang langka. Keputusan untuk mengubah pola penggunaan lahan mungkin memberikan keuntungan atau kerugian yang besar, dengan demikian, membuat keputusan tentang penggunaan lahan merupakan aktivitas politik, dan sangat dipengaruhi keadaan sosial dan ekonomi Sitorus (2004) dalam (Leonataris, 2012).

3. Klasifikasi Penggunaan Lahan

Sesuai dengan amanat Undang Undang Penataan Ruang, tata laksana kegiatan perencanaan tata ruang dilakukan dengan mempergunakan seperangkat pedoman teknis yang salah satunya mengatur analisis dan klasifikasi penggunaan lahan untuk kawasan pedesaan dan perkotaan. Peraturan Menteri PU nomor 41 tahun 2007

mengatur klasifikasi penggunaan lahan menjadi dua kelompok besar, dengan penjelasan sebagai berikut :

1. Kawasan lindung, adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan.
2. Kawasan budidaya, adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan.

4. Penggunaan Lahan Pedesaan dan Perkotaan

Penggunaan lahan sering disalahartikan dengan fasilitas, sebagai contoh tata guna lahan perdagangan atau komersial sering disamakan dengan fasilitas pasar atau pertokoan, padahal kedua istilah ini berbeda. Seperti sudah dijelaskan di atas, penggunaan lahan mengarah pada bentang tanah yang ditetapkan memiliki fungsi tertentu. Secara fisik sudah tentu berupa ruang yang dibatasi oleh batas kepemilikan atau pengelolaan lahan. Sementara itu, fasilitas adalah unit pelayanan yang memiliki fungsi tertentu dan biasanya secara fisik berupa bangunan. Dengan demikian, sebarang lahan dengan peruntukan kegiatan jasa (guna lahan jasa), di atasnya dapat dibangun beberapa fasilitas antara lain kantor, sekolah, puskesmas dan lain sebagainya.

1. Penggunaan Lahan Pedesaan

Lahan pedesaan sebagian besar dimanfaatkan untuk kegiatan sektor pertambangan dan agraria, seperti pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan. Sesuai dengan karakteristik aktivitasnya,

penggunaan lahan di kawasan pedesaan cenderung mempergunakan unit lahan yang luas dengan intensitas penggunaan yang rendah, artinya cenderung bukan lahan terbangun. Klasifikasi lahan pada kawasan pedesaan ada beberapa jenis (Sadyohutomo, 2006) antara lain :

- a. Perkampungan, adalah kawasan yang digunakan untuk tempat tinggal masyarakat secara tetap yang meliputi bangunan dan pekarangannya.
- b. Industri, adalah kawasan yang dipergunakan untuk kegiatan ekonomi pengolahan bahan- bahan bau menjadi barang setengah jadi atau barang jadi.
- c. Pertambangan, adalah kawasan yang dieksploitasi untuk pengambilan material bahan tambang baik secara terbuka maupun tertutup.
- d. Persawahan, adalah kawasan pertanian yang terdiri dari petak-petak pematang dan digenangi air secara periodik, ditanami padi dan dapat pula diselingi tanaman palawija, tebu, tembakau dan tanaman semusim lainnya. Persawahan ini dapat diklasifikasikan lagi menjadi sawah beririgasi , sawah non-irigasi dan sawah pasang surut.
- e. Pertanian tanah kering semusim, adalah areal tanah pertanian yang tidak pernah dialiri air dan mayoritas ditanami tanaman umur pendek.

- f. Kebun, adalah areal tanah yang ditanami beberapa jenis tanaman keras.
- g. Perkebunan, adalah kawasan yang ditanami satu jenis tanaman keras.
- h. Padang, adalah kawasan yang hanya ditumbuhi tanaman rendah, semak dan rumput.
- i. Hutan, adalah kawasan yang ditumbuhi oleh pepohonan yang tajuknya saling menutupi / bergesekan.
- j. Perairan darat, adalah areal tanah yang digenangi air tawar secara permanen, baik buatan maupun alami.
- k. Tanah terbuka, adalah kawasan yang tidak ditumbuhi tanaman dan tidak digarap karena tidak subur.

2. Penggunaan Lahan Perkotaan

Secara umum, pola penggunaan lahan perkotaan memiliki 3 ciri Sadyohutomo (2006), antara lain :

- a. Pemanfaatannya dengan intensitas yang tinggi yang disebabkan oleh populasi penduduk yang lebih tinggi dari kawasan pedesaan. Dengan demikian, dalam pasar investasi tingkat permintaan akan lahan juga tinggi dan nilai guna lahan kawasan perkotaan cenderung lebih tinggi pula.
- b. Adanya keterkaitan yang erat antar unit-unit penggunaan tanah.
- c. Ukuran unit-unit penggunaan lahan didominasi luasan yang relatif kecil. Hal ini sangat berbeda dengan kawasan pedesaan yang

memungkinkan sebarang lahan yang luas memiliki satu fungsi yang sama sehingga cocok untuk kegiatan budi daya agraria.

Secara umum, klasifikasi penggunaan tanah pada kawasan perkotaan dapat dibagi menjadi 7 jenis Sadyohutomo (2006) , antara lain :

- a. Perumahan, berupa kelompok rumah sebagai tempat tinggal lengkap dengan prasarana dan sarana lingkungan.
 - b. Perdagangan, berupa tempat transaksi barang dan jasa yang secara fisik berupa bangunan pasar, toko, pergudangan dan lain sebagainya.
 - c. Industri, adalah kawasan untuk kegiatan proses pengolahan bahan-bahan baku menjadi barang setengah jadi atau barang jadi.
 - d. Jasa, berupa kegiatan pelayanan perkantoran pemerintah, semi komersial, kesehatan, sosial, budaya dan pendidikan.
 - e. Taman, adalah kawasan yang berfungsi sebagai ruang terbuka publik, hutan kota dan taman kota.
 - f. Perairan, adalah areal genangan atau aliran air permanen atau musiman yang terjadi secara buatan dan alami.
 - g. Lahan kosong, berupa lahan yang tidak dimanfaatkan
- (Parlindungan, 2014).

5. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan (land use) adalah setiap bentuk campur tangan (intervensi) manusia terhadap lahan dalam rangka memenuhi kebutuhan

hidupnya baik material maupun spiritual Vink (1975). Tata guna lahan dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok besar yaitu penggunaan lahan pertanian dan, penggunaan lahan bukan pertanian. Tata guna lahan secara umum tergantung pada kemampuan lahan dan pada lokasi lahan. Untuk aktivitas pertanian, penggunaan lahan tergantung pada kelas kemampuan lahan yang dicirikan oleh adanya perbedaan pada sifatsifat yang menjadi penghambat bagi penggunaannya seperti tekstur tanah, lereng permukaan tanah, kemampuan menahan air dan tingkat erosi yang telah terjadi. Tata guna lahan juga tergantung pada lokasi, khususnya untuk daerah-daerah pemukiman, lokasi industri, maupun untuk daerah-daerah rekreasi Suparmoko (1995) dalam (Widayanti, 2010).

Guna lahan (*land use*) menurut Edy Darmawan (2003) dalam (Yusran, 2006) yaitu pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan terbaik dalam bentuk pengalokasian fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran secara keseluruhan bagaimana daerah pada suatu Kawasan tersebut seharusnya berfungsi. Pemanfaatan lahan di kota selalu dihubungkan dengan penilaian yang bertumpu pada economic atau tidaknya sebidang tanah dimanfaatkan baik untuk rumah tinggal maupun melakukan usaha di atas tanah tersebut.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Tata guna lahan adalah faktor fisik dan biologis, faktor pertimbangan ekonomi dan faktor institusi (kelembagaan). Faktor fisik dan biologis mencakup kesesuaian dari sifat fisik seperti keadaan geologi, tanah, air, iklim, tumbuh-tumbuhan, hewan dan kependudukan. Faktor pertimbangan ekonomi dicirikan oleh

keuntungan, keadaan pasar dan transportasi. Faktor institusi dicirikan oleh hukum pertanahan, keadaan politik, keadaan sosial dan secara administrasi dapat dilaksanakan Barlowe (1986) dalam (Widayanti, 2010).

6. Pola Perkembangan Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan merupakan salah satu kegiatan campur tangan manusia atas penguasaan terhadap tanah, baik itu dilakukan secara terencana atau tidak terencana. Dalam penggunaan lahan pada suatu wilayah akan membentuk sebuah pola perkembangan sebuah wilayah, baik itu nanti berbentuk teratur atau tidak teratur (Putra & Pradoto, 2016)

Pola perkembangan lahan terbangun pada kawasan perkotaan dapat dibagi menjadi 3, yaitu : pola linier dengan bentuknya mengikuti jaringan jalan, pola kantong dengan bentuk mengelompok disekitar pusat kota, pola hirarki dengan bentuk yang teratur dan berada disekitar pusat kota Koestoer (2001). Perkembangan pemanfaatan lahan di suatu wilayah merupakan artikulasi dari kegiatan manusia yang ada di permukaan bumi. Perkembangan pemanfaatan lahan pada suatu wilayah dapat berupa perubahan bentuk pemanfaatan lahan, perubahan harga lahan dan perubahan lingkungan. Perkembangan pemanfaatan lahan ini dicirikan dari perubahan lahan Yunus (2000) dalam Putra & Pradoto (2016).

7. Pemanfaatan Lahan

Pemanfaatan lahan merupakan cara atau pemanfaatan spesifik atas lahan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia Yunus (2001), sementara itu Suyana (1988) juga menegaskan bahwa pemanfaatan lahan merupakan perwujudan proses interaksi antar komponen lingkungan hidup yaitu antara

manusia sebagai komponen biotik, dan lahan sebagai komponen abiotik. Interaksi kedua komponen tersebut berlangsung dengan bervariasi dari tempat ke tempat dan dari waktu ke waktu. Demikian pula Barlow (1986) menyatakan bahwa pemanfaatan lahan dipengaruhi oleh beberapa pertimbangan utama seperti faktor fisik lahan, faktor ekonomi, dan faktor kelembagaan. Faktor kelembagaan yang dimaksud meliputi aspek sosial budaya masyarakat, yang terwujud dalam tradisi masyarakat, sistem kepercayaan yang dianut oleh masyarakat, dan kebijaksanaan pemerintah. Selain itu, aspek sikap masyarakat terhadap berbagai manfaat atau nilai dari sumberdaya alam, dan faktor suku juga dapat berpengaruh terhadap pola pemanfaatan lahan Natural Resources Managemen (1996) dalam (Juhaidi, 2007).

B. Sosial Ekonomi Masyarakat

Menurut Soekanto (2003) *dalam* Khaerunnisa (2013) sosial ekonomi adalah kondisi seseorang dalam masyarakat berkaitan dengan orang lain dalam seperti lingkungan pergaulan, prestasinya dan hak-hak serta kewajibannya dalam hubungannya dengan sumber daya. Sedangkan menurut Bintarto (1977) *dalam* Khaerunnisa (2013) mengemukakan tentang pengertian kondisi sosial dan ekonomi masyarakat adalah suatu usaha masyarakat dengan tujuan untuk menanggulangi atau mengurangi kesulitan hidup dengan lima parameter yang digunakan untuk mengukur kondisi sosial ekonomi masyarakat yaitu tingkat pendapatan, pekerjaan, usia, jenis kelamin dan tingkat pendidikan.

Masyarakat perkotaan lebih dipahami sebagai kehidupan komunitas yang memiliki sifat kehidupan dan ciri-ciri kehidupannya yang berbeda dengan

masyarakat pedesaan. Ada beberapa ciri yang menonjol pada masyarakat kota, yaitu:

1. Kehidupan keagamaan berkurang bila dibandingkan dengan kehidupan keagamaan di desa.
2. Orang kota pada umumnya dapat mengurus dirinya sendiri tanpa harus bergantung pada orang lain.
3. Pembagian kerja di antara orang warga kota juga lebih tegas dan mempunyai batas yang nyata.
4. Kemungkinan untuk mendapat pekerjaan juga lebih banyak diperoleh warga kota dari pada warga desa.
5. Intreaksi yang terjadi lebih banyak terjadi berdasarkan pada faktor kepentingan dari pada faktor pribadi.
6. Pembagian waktu yang lebih teliti dan sangat penting, untuk dapat mengejar kebutuhan individu.
7. Perubahan sosial tampak dengan nyata di kota-kota, sebab kota biasanya terbuka dalam menerima pengaruh dari luar.

Perkembangan kota merupakan manifestasi dari pola-pola kehidupan sosial, ekonomi, kebudayaan dan politik. Kesemuanya akan tercermin dalam komponen – komponen yang membentuk struktur kota ini. Secara umum dapat dikenal bahwa suatu lingkungan perkotaan biasanya mengandung lima unsur yang meliputi:

- a. Wisma merupakan unsur bagian ruang kota yang digunakan untuk tempat berlindung terhadap alam sekelilingnya, serta untuk melangsungkan kegiatan-kegiatan sosial keluarga. Unsur wisma ini menghadapi :

- 1) Dapat mengembangkan daerah perumahan penduduk yang sesuai dengan pertambahan kebutuhan penduduk untuk masa mendatang.
 - 2) Memperbaiki keadaan lingkungan perumahan yang telah ada agar dapat mencapai standar mutu kehidupan yang layak, dan memberikan nilai-nilai lingkungan aman dan menyenangkan.
- b. Karya merupakan unsur syarat yang utama bagi esktnsi suatu kota, karena unsur ini merupakan jaminan bagi kehidupan bermasyarakat.
 - c. Marga merupakan unsur ruang perkotaan yang berfungsi untuk menyelenggarakan hubungan antara suatu tempat dan tempat lainnya di dalam kota, serta hubungna antara kota ini dengan kota lain atau daerah lainnya.
 - d. Suka merupakan unsur bagian dari ruang perkotaan untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan fasilitas hiburan, rekreasi, pertamanan, kebudayaan, dan kesenian.
 - e. Penyempurnaan merupakan unsur bagian yang penting bagi suatu kota, tetapi belum secara tepat tercakup ke dalam keempat unsur fasilitas Pendidikan dan kesehatan, fasilitas keagamaan, perkuburan kota, dan jaringan utilitas kota.

Masyarakat perkotaan adalah sekelompok orang yang hidup di dalam suatu wilayah yang membentuk komunitas yang heterogen karena kebanyakan anggota – anggotanya berasal dari berbagai daerah yang membentuk komunitas baru. Adapun secara sosial, kehidupan masyarakat perkotaan sering di nilai sebagai kehidupan yang heterogen, imdividual, persaingan yang tinggi , dan merupakan pusat dari perubahan yang dapat

acapkali menimbulkan konflik. Oleh sebab itu, masyarakat perkotaan acapkali dianggap sebagai tempat yang cocok untuk mencari pekerjaan dan tempat meraih yang sukses, serta menimba ilmu pengetahuan melalui Pendidikan dan pelatihan.

Untuk memahami secara detail tentang kehidupan sosial ekonomi masyarakat perkotaan dapat dilihat sebagai berikut:

a) Lingkungan umum dan orientasi terhadap alam

Lingkungan umum masyarakat perkotaan secara geografis terletak di daerah pusat pemerintahan, industri dan bisnis, Pendidikan, kebudayaan, serta masyarakat perkotaan cenderung meninggalkan kepercayaan yang berkaitan dengan kekuatan alam serta pola-pola hidupnya lebih bersifat rasional dengan mempertimbangkan aspek untung dan rugi.

b) Pekerjaan atau mata pencaharian

Secara mayoritas masyarakat perkotaan hidup bergantung pada pola-pola industri (kapitalis), di samping ada sekelompok kecil anggota masyarakat yang bekerja di sektor informal seperti menjadi pemulung, pengemis dan pengamen.

c) Ukuran Komunitas

Biasanya komunitas masyarakat pedesaan lebih luas dan relatif heterogen jika dibandingkan masyarakat perkotaan. Mayoritas masyarakat perkotaan adalah pendatang dari berbagai daerah dengan latar belakang sosiokultur yang bermacam-macam corak dan bentuknya.

d) Kepadatan Penduduk

Penduduk daerah perkotaan kepadatannya lebih tinggi jika dibandingkan masyarakat pedesaan. Tingginya tingkat kepadatan penduduk ini disebabkan oleh kebanyakan penduduk di daerah perkotaan dari berbagai daerah.

e) Homogenitas dan Heterogenitas

Heterogen dalam ciri – ciri sosial, psikologis, agama dan kepercayaan , adat istiadat, dan perilakunya sering kali tampak di alam struktur masyarakat perkotaan.

f) Diferensiasi Sosial

Di daerah perkotaan, diferensiasi sosial relatif tinggi, sebab tingkat perbedaan agama, adat istiadat, bahasa, dan sosiokultural yang di bawah oleh para pendatang dari berbagai daerah, cukup tinggi.

g) Pelapisan Sosial

Sistem pelapisan sosial masyarakat perkotaan lebih banyak didominasi oleh perbedaan hierarkis status dan peranan dalam struktur masyarakat.

h) Mobilitas Sosial

Mobilitas sosial dalam struktur masyarakat pedesaan tidak jauh berbeda dengan tingkat mobilitas sosial di dalam struktur masyarakat perkotaan, hanya saja mobilitas sosial masyarakat perkotaan lebih dinamis dibandingkan masyarakat pedesaan.

i) Interaksi Sosial

Interaksi sosial biasanya terjadi secara personal dengan mempertimbangkan aspek untung rugi dari interaksi yang dilakukan.

j) Pengawasan Sosial

Luasnya wilayah kultural perkotaan dan relatif heterogennya masyarakat perkotaan membuat sistem pengawasan sosial perilaku antar anggota masyarakat kurang atau tidak intensif.

k) Pola Kepemimpinan

Di dalam masyarakat perkotaan lebih kental dengan pola hubungan rasional maka seseorang dijadikan sebagai tokoh atau figur kepemimpinan.

l) Standar Kehidupan

Standar kehidupan masyarakat perkotaan yang modern biasanya tidak terbatas pada kesediaan kebutuhan hidup untuk hari ini dan esok.

m) Kesetiakawanan Sosial

Sebagaimana dijelaskan di depan bahwa persekutuan masyarakat perkotaan lebih membentuk *gesellschaft* maka ikatan solidaritas sosial dan kesetiakawanan lebih renggang dengan masyarakat perdesaan.

n) Nilai dan Sistem Nilai

Nilai dan sistem nilai di dalam struktur masyarakat perkotaan lebih bersifat formal artinya pola pergaulan dan interaksi lebih banyak diwarnai oleh pola-pola sosial yang didasarkan pada aturan resmi, seperti hukum dan perundang-undangan (Setiadi & Kolip, 2011).

C. Tata Ruang

Berdasarkan Undang-Undang Penataan Ruang No.26 Tahun 2007, pengertian penataan ruang tidak terbatas pada dimensi perencanaan tata ruang saja, namun lebih dari itu yakni termasuk sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Ruang mengandung pengertian sebagai “wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan mahluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya”. Ruang itu terbatas dan jumlahnya relatif tetap. Sedangkan aktivitas manusia dan pesatnya perkembangan penduduk memerlukan ketersediaan ruang untuk beraktivitas senantiasa berkembang setiap hari. Hal ini mengakibatkan kebutuhan akan ruang semakin tinggi. Sehingga, Tata Ruang adalah wujud dari pemanfaatan ruang sebagai hasil interaksi manusia berupa kegiatan atau aktivitas sosial dan ekonominya dengan alam atau lingkungannya (ekologi) yang terbentuk melalui penataan ataupun tidak ditata dengan wujud struktur ruang dan pola ruangnya disusun secara nasional, regional dan lokal.

D. Bandar Udara

Bandar udara merupakan kawasan di perairan dan/ daratan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Waristo, 2017).

Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia/penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yang berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas bea dan cukai. Di Indonesia bandar udara yang berstatus bandar udara internasional antara lain Kuala Namo (Medan), Soekarno-Hatta (Cengkareng), Djuanda (Surabaya), Sepinggan (Balikpapan), Hasanuddin (Makassar) dan masih banyak lagi.

Adanya Bandar Udara sebagai penunjang transportasi udara yang sangat berperan penting guna mempercepat pemerataan juga sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional. Bandar Udara sendiri di atur dalam PP Nomor 70 tahun 2011, yang berpengertian sebagai lapangan terbang yang di pergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo/pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda .

Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi,

kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. (Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tata N Kbandarudaraan Nasional).

Menurut PP RI No.70 Tahun 2001 tentang Kbandarudaraan, Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Penggunaan bandar udara terdiri dari bandar udara Internasional dan bandar udara Domestik.

1. Bandar udara Internasional adalah bandar yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
2. Bandar udara domestik adalah bandara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri. Bandar udara menurut statusnya terdiri sebagai berikut :
 - a. Bandar udara umum, yaitu bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
 - b. Bandar udara khusus, yaitu bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. (PP RI No.70 Tahun 2001) Jaringan prasarana transportasi udara terdiri dari bandar udara, yang berfungsi sebagai simpul, dan ruang udara yang berfungsi sebagai ruang lalu lintas udara.

Berdasarkan penggunaannya, bandar udara dikelompokkan menjadi:

- 1) Bandar udara yang terbuka untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri;
- 2) Bandar udara yang tidak terbuka untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri.

Berdasarkan statusnya, bandar udara dikelompokkan menjadi :

- a) Bandar udara umum yang digunakan untuk melayani kepentingan umum;
- b) Bandar udara khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Berdasarkan penyelenggaraanya bandar udara dibedakan atas :

1. Bandar udara umum yang diselenggarakan oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota atau badan usaha kebandar-udaraan. Badan usaha kebandarudaraan dapat mengikutsertakan pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan badan hukum Indonesia melalui kerjasama, namun kerja sama dengan pemerintah provinsi dan atau kabupaten/kota harus kerja sama menyeluruh.
2. Bandar udara khusus yang diselenggarakan oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan badan hukum Indonesia.

Berdasarkan kegiatannya bandar udara terdiri dari bandar udara yang melayani kegiatan :

- a. Pendaratan dan lepas landas pesawat udara untuk melayani kegiatan angkutan udara;
- b. Pendaratan dan lepas landas helikopter untuk melayani angkutan udara.

Berdasarkan fungsinya ruang udara dikelompokkan atas :

- 1) Controlled airspace yaitu ruang udara yang ditetapkan batas-batasnya, yang didalamnya diberikan instruksi secara positif dari pemandu (air traffic controller) kepada penerbang (contoh: control area, approach control area, aerodrome control area);
- 2) Uncontrolled airspace yaitu ruang lalu lintas udara yang di dalamnya hanya diberikan informasi tentang lalu lintas yang diperlukan (essential traffic information).
- 3) Ruang lalu lintas udara disusun dengan menggunakan prinsip jarak terpendek untuk memperoleh biaya terendah dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan penerbangan.

E. Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP)

Undang- Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Selanjutnya KKOP di rumuskan dalam Pasal 206 yaitu terdiri atas :

- 1. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas;
- 2. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;

3. awasan di bawah permukaan transisi;
4. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam;
5. kawasan di bawah permukaan kerucut; dan
6. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar. Pasal 210 Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tersebut mengatur : "Dilarang berada di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan-kegiatan lain di dalam maupun di sekitar bandara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2005, tentang Pemberlakuan Standar Nasional, dalam pembuatan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di Bandar Udara ada beberapa persyaratan sebagai berikut:

- a. Rencana induk Bandar Udara atau rencana pengembangan Bandar Udara.
- b. Rencana pengembangan wilayah dan pengembangan kota jangka panjang untuk lokasi yang bersangkutan.
- c. Rencana prosedur dan pengaturan Lalu Lintas Udara.
- d. Peta topografi.
- e. Titik kerangka dasar nasional.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terdiri atas :

- 1) Kawasan ancangan penderatan dan lepas landas (*approach and take area*) adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah

lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu.

Kawasan ini dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan ujung-ujung permukaan utama berjarak 60 meter dari ujung landas pacu dengan lebar tertentu (sesuai klasifikasi landas pacu) pada bagian dalam, kawasan ini melebar ke arah luar secara teratur dengan sudut pelebaran 10% atau 15% (sesuai klasifikasi landas pacu) serta garis tengah bidangnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dengan jarak mendatar tertentu dan akhir kawasan dengan lebar tertentu.

- 2) Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan adalah : sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan ujung – ujung permukaan utama dengan lebar 60 meter atau 80 meter atau 150 meter atau 300 meter (sesuai klasifikasi landas pacu), kawasan ini meluas keluar secara teratur dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu sampai lebar 660 meter atau 680 meter atau 750 meter atau 1150 meter atau 1200 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dan jarak mendatar 3.000 meter dari ujung permukaan utama.

- 3) Kawasan di bawah permukaan transisi, adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik

tegak lurus, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam.

Kawasan ini dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan sisi panjang permukaan utama dan sisi permukaan pendekatan, kawasan ini meluas keluar sampai jarak mendatar 225 meter atau 315 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dengan kemiringan 14,3% atau 20% (sesuai klasifikasi landas pacu).

- 4) Kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam, adalah bidang datar di atas dan di sekitar Bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas. Kawasan di bawah permukaan krucut, adalah bidang dari suatu krucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan.

Kawasan ini dibatasi oleh lingkaran dengan radius 2000 meter atau 2500 meter atau 3500 meter atau 4000 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dari titik tengah tiap ujung permukaan utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan tetapi kawasan ini tidak termasuk kawasan di bawah permukaan transisi.

- 5) Kawasan di bawah permukaan horizontal-luar, adalah bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi

penerbangan, antara lain, pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.

Kawasan ini dibatasi oleh lingkaran dengan radius 15.000 meter dari titik tengah tiap ujung permukaan utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan tetapi kawasan ini tidak termasuk kawasan di bawah permukaan transisi, kawasan di bawah permukaan horizontal dalam, kawasan di bawah permukaan kerucut.

- 6) Kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan, adalah kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan di dalam dan/atau di luar daerah lingkungan kerja bandar udara, yang penggunaannya harus memenuhi persyaratan tertentu guna menjamin kinerja/efisiensi alat bantu navigasi penerbangan dan keselamatan penerbangan.

Kawasan ini dibatasi dari tepi luar kawasan di bawah permukaan horizontal dalam meluas dengan jarak mendarat 700 meter atau 1100 meter atau 1200 atau 1500 meter atau 2000 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dengan kemiringan 5% (sesuai klasifikasi landas pacu).

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 8 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum BAB V Tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) pasal 13 menyebutkan bahwa:

- a. Untuk mengendalikan kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara pusat penyebaran dan bandar udara bukan pusat

penyebaran yang ruang udara disekitarnya dikendalikan, setiap pendirian bangunan di kawasan keselamatan operasi penerbangan diperlukan rekomendasi dari Direktorat Jenderal atau pejabat yang ditunjuk.

- b. Untuk mengendalikan kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara bukan pusat penyebaran yang ruang udara di sekitarnya tidak dikendalikan, setiap pendirian bangunan di kawasan keselamatan operasi penerbangan diperlukan rekomendasi dari Bupati/Walikota setempat atau pejabat yang ditunjuk.

Izin Mendirikan Bangunan di Wilayah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP)

- a. Pengertian Izin Dalam Mendirikan Suatu Bangunan

Izin dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi ketiga, Departemen dan Kebudayaan Balai Pustaka,(2003) adalah : Pernyataan mengabulkan atau tidak melarang, persetujuan dan membolehkan. Di dalam pasal 210 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah dinyatakan bahwa setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di Bandar Udara, membuat halangan (Obstacle), dan/atau melakukan kegiatan lain di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP), kecuali memperoleh izin dari otoritas Bandar Udara.

Dalam pasal 208 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, ada ketentuan-ketentuan yang disebutkan bahwa :

- 1) Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam Kawasan Keselamatan

Operasi Penerbangan (KKOP) tidak boleh melebihi atas ketinggian yang ada dalam ketentuan Kawasan Keselamatan

Operasi Penerbangan (KKOP) yang ditetapkan oleh Menteri.

2) Pengecualian terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud pada (a) harus mendapat persetujuan Menteri dan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- Merupakan fasilitas yang mutlak di perlukan untuk operasi penerbangan.
- Memenuhi kajian khusus aeronautika, dan
- Sesuai dengan ketentuan teknis Keselamatan Operasi Penerbangan.

Bangunan yang melebihi batasan sebagaimana dalam (b), wajib di informasikan melalui pelayanan informasi aeronautika (Aeronautical Information Service)

Izin Mendirikan Bangunan dalam pasal I Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor:24/PRT/M/2007 yaitu Perizinan yang di berikan oleh pemerintah daerah kecuali pembangunan gedung fungsi khusus oleh pemerintah kepada pemilik bangunan gedung untuk membangun baru, mengubah, memperluas, mengurangi, atau merawat gedung sesuai dengan persyaratan administratif dan persyaratan teknis yang berlaku.

Dalam pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 45 tahun 1998, Perizinan tertentu adalah kegiatan Pemerintah Daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang di maksudkan dalam pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan atas

kegiatan, pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, sarana, atau fasilitas guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

Dalam mendirikan suatu bangunan menurut pasal 4 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.24/PRT/M/2007, yaitu harus ada Persyaratan Izin Mendirikan Bangunan yang meliputi:

- 1) Persyaratan administratif untuk permohonan izin mendirikan bangunan.
- 2) Persyaratan teknis untuk permohonan izin mendirikan bangunan gedung.
- 3) Penyedia jasa.
- 4) Pelaksana pengurusan permohonan izin mendirikan bangunan.

b. Tujuan Izin dalam Mendirikan Bangunan

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor.24/PRT/M/2007 Tujuan dari perizinan dalam mendirikan setiap bangunan untuk terwujudnya tertib dalam penyelenggaraan bangunan dan menjamin keadaan teknis bangunan dalam penyelenggaraan bangunan.

Dalam pasal 9 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika bab IV, yaitu setiap mendirikan suatu bangunan di daerah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara harus mendapat izin dari instansi yang berwenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan ketentuan seperti:

1) Setiap pendirian menara telekomunikasi di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) wajib mendapatkan rekomendasi dari Dirjen Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk.

2) Kawasan keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

- Kawasan di sekitar Bandar Udara;
- Kawasan di sekitar alat bantu Navigasi Penerbangan.

Tujuan dari Perizinan dalam mendirikan suatu bangunan menurut pasal 211 Undang Undang No.1 tahun 2009 tentang penerbangan, yaitu untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan Bandar Udara, sehingga pemerintah wajib mengendalikan daerah lingkungan di daerah Bandar Udara.

Izin mendirikan bangunan menurut keputusan menteri negara Nomor 08/KPTS/BKP4N/1996 adalah izin yang diberikan untuk mendirikan bangunan berdasarkan peraturan pemerintah tahun No.17 tahun 1963 dan yang telah memperoleh izin perencanaan. Izin dalam mendirikan bangunan menurut Presty Larasaty (2009) adalah : untuk menjaga ketertiban, keselarasan, kenyamanan, dan keamanan dari bangunan itu sendiri terhadap penghuninya maupun lingkungan sekitarnya.

Dalam pasal 15 Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika dalam Ketentuan Pendirian menara di Kawasan tertentu Bab VIII tahun 2007 Menyatakan:

- 1). Pendirian Menara Telekomunikasi di kawasan tertentu wajib memenuhi ketentuan yang berlaku untuk kawasan yang dimaksud.
- 2). Yang dimaksud dengan kawasan tertentu pada (a) merupakan kawasan yang sifat dan peruntukannya memerlukan pengaturan keselamatan dan estetika.
- 3). Yang termasuk Kawasan tertentu antara lain, Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP), Kawasan Cagar Budaya dan Kawasan Pariwisata.

F. Pengaruh

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia (2001) pengaruh merupakan daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan dan perbuatan seseorang. Menurut Badudu dan zain pengaruh yaitu: daya yang menyebabkan sesuatu yang terjadi. Sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain; Tunduk atau mengikuti karena atau kekuatan orang lain.

G. Tingkat Pendapatan

Suroto (2006) *dalam* Munifa (2013) pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan sangat penting berarti bagi keberlangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung.

Menurut Peradiredja (1998) *dalam* Munifa (2013) pendapatan dapat dikelompokkan dalam 3 kategori yaitu:

1. Pendapatan sektor formal, meliputi pendapatan berupa uang dari gaji dan upah, hasil investasi, pendapatan berupa barang atau lainnya yang meliputi biaya pengobatan, transportasi maupun perumahan.
2. Pendapatan sektor informal, meliputi pendapatan dari usaha yang meliputi usaha sendiri, komisi, penyerahan dan kerajinan rumah dan pendapatan keuntungan sosial.
3. Pendapatan sektor subsisten, meliputi produksi dengan konsumsi yang terletak di satu tangan atau masyarakat kecil. Apa yang diproduksi sendiri untuk dikonsumsi sendiri, dalam hal ini tidak mutlak dilakukan satu orang. Mungkin juga satu keluarga atau sekelompok orang.

Menurut Gilarso (1992) dalam Munifa (2013) sumber pendapatan keluarga dapat diperoleh dari :

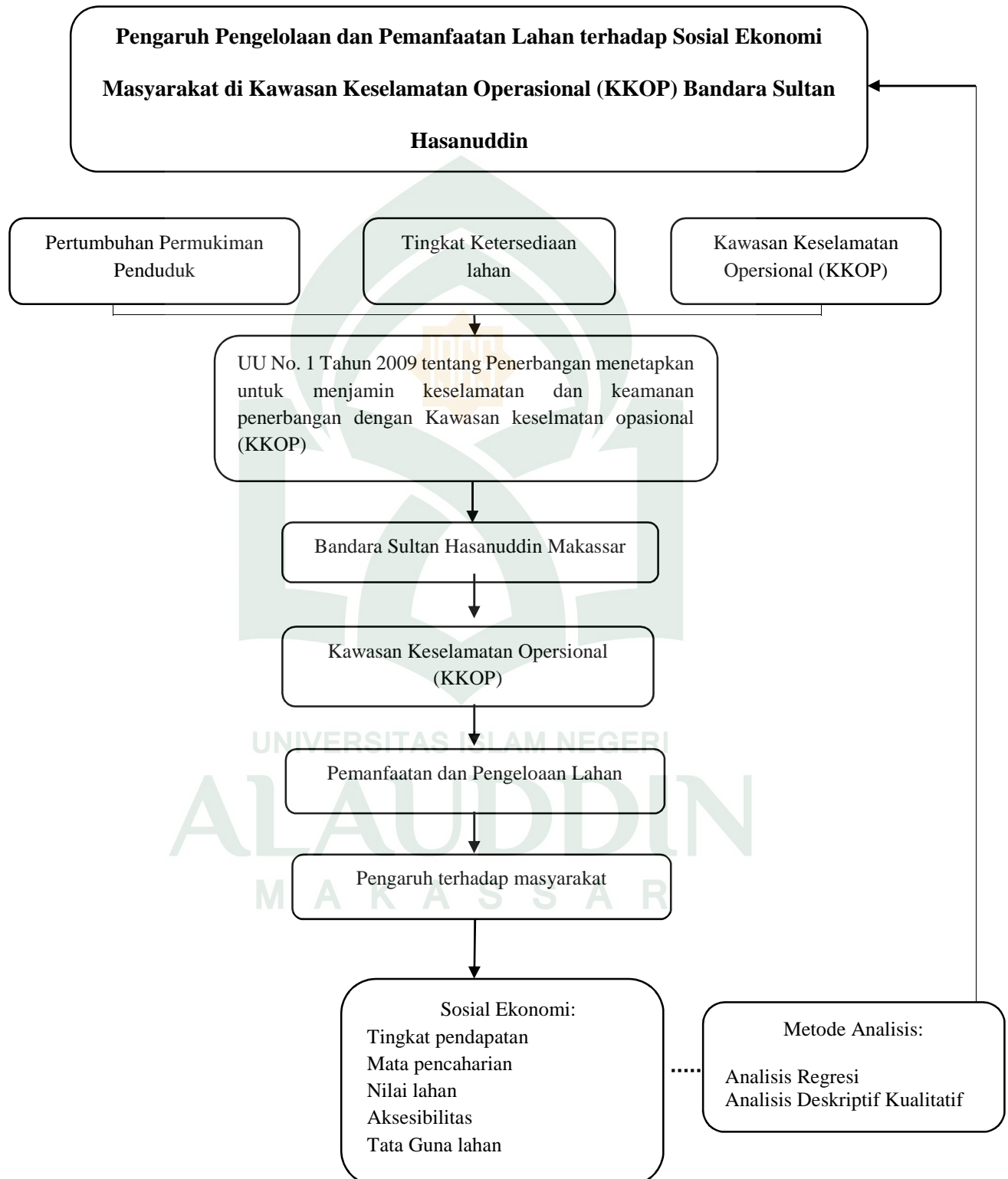
- a. Usaha sendiri (wiraswasta), misalnya berdagang, petani atau menjalankan perusahaannya sendiri.
- b. Bekerja pada orang lain, misalnya bekerja di kantor/perusahaan sebagai karyawan baik karyawan swasta atau pemerintah.
- c. Hasil dari milik, misalnya memiliki rumah yang disewakan, sawah, memiliki uang yang di pinjamkan dengan bunga, gaji pensiunan bagi mereka yang sudah lanjut usia dan dulunya bekerja baik pada pemerintah atau pada instansi lainnya.
- d. Sumbangan atau hadiah, misalnya mendapatkan sumbangan atau bantuan dari keluarga, warisan, hadiah, tabungan, dan lain sebagainya.
- e. Pinjaman atau hutang, hal ini merupakan uang masuk tetapi pada suatu saat harus dikembalikan atau dilunasi.

H. Mata Pencaharian

Supriyadi (2007) *dalam* Prambudi (2010) mengemukakan bahwa mata pencaharian adalah pekerjaan pokok yang dilakukan manusia untuk hidup dengan sumber daya yang ada untuk peningkatan taraf hidup , dengan memperhatikan faktor seperti mengawasi penggunaan sumber daya, hubungan politik dan lembaga. Dalam perkembangannya, mata pencaharian seseorang seringkali berubah baik karena faktor internal, eksternal ataupun dari keduanya.

Dari penjelasan diatas maka dapat diartikan bahwa perubahan mata pencaharian adalah perubahan dalam pekerjaan pokok yang dilakukan manusia untuk hidup dan sumber daya yang ada untuk peningkatan taraf hidup. Perubahan mata pencaharian ini ditandai dengan adanya perubahan orientasi masyarakat tentang mata pencaharian. Mata pencaharian masyarakat di Indonesia pada umumnya berasal dari sektor agraris (Prambudi, 2010).

I. Kerangka Pikir



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya deskriptif *kualitatif dan kuantitatif* atau penelitian terapan yang di dalamnya mencakup penelitian survey, yaitu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan atau fakta serta fenomena yang mengkaji tentang pengaruh pengelolaan lahan terhadap social ekonomi

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Biringkanaya Kelurahan Sudiang selama 3 bulan yaitu bulan April sampai Agustus tahun 2018.

C. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data kuantitatif maupun data kualitatif.

a. Data Kuantitatif

Data kuantitatif yaitu data informasi yang berupa simbol angka atau bilangan yang bisa diolah langsung dengan menggunakan metode perhitungan matematik.

b. Data Kualitatif

Data Kualitatif yaitu data yang berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup penelitian atau data yang tidak bisa langsung

diolah dengan menggunakan perhitungan matematis tetapi dengan kata-kata atau narasi.

2. Sumber Data

Dalam penelitian ini, data yang dibutuhkan adalah meliputi data primer dan data skunder.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari pengamatan langsung ke lapangan atau kawasan penelitian seperti kondisi eksisting, pengelolaan lahan dan sosial ekonomi masyarakat.

b. Data Skunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum. Dengan kata lain, peneliti mengumpulkan data dengan cara berkunjung ke perpustakaan, pusat arsip, pusat kajian atau membaca banyak buku yang berhubungan dengan penelitiannya. Seperti data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar, dan instansi terkait lainnya.

D. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang akurat, penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data Primer

Teknik pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Observasi

Metode observasi merupakan survey langsung ke lapangan mengenai kondisi eksisting yang terkait dengan aspek kehidupan masyarakat sehingga dapat diketahui karakteristik wilayahnya, dari hasil observasi tersebut hasilnya dapat berupa dokumentasi foto-foto atau rekaman video yang dapat digunakan untuk memperjelas deskripsi.

b. Wawancara

Penelitian ini melakukan tanya jawab kepada informan dengan wawancara mendalam, hal ini agar dapat diketahui informasi yang lebih aktual dan dapat dideskripsikan.

c. Studi Dokumentasi

Metode ini digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian dari instansi terkait. Dalam metode ini menggunakan kajian pustaka.

2. Pengumpulan Data Skunder

Teknik pengumpulan data skunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Survey Institusional

Survey institusional dilakukan kunjungan untuk mendapatkan data tertulis yang terdapat di instansi terkait seperti Kantor Camat, Badan Pusat Statistik dan instansi lainnya.

b. Studi Literatur

Studi literature dilakukan berkaitan dengan Kebijakan Pembangunan Kota Baru Pattallassang dan berbagai teori-teori yang

berkaitan. Kajian dilakukan melalui buku-buku, jurnal ilmiah, skripsi, RTRWN dan RTRW/RDTR serta studi pustaka lainnya.

E. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi dapat didefinisikan sebagai keseluruhan aspek tertentu dari ciri, fenomena atau konsep yang menjadi pusat perhatian. Adapun yang menjadi populasi adalah masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan jumlah penduduk adalah 4.199 jiwa.

b. Sampel

Sampel adalah anggota yang dipilih/diambil dari suatu populasi yang diharapkan mewakili atau menggambarkan ciri-ciri keberadaan populasi sebenarnya. Teknik penarikan sampel yang digunakan adalah penarikan sampel acak (sample random). Dalam penarikan sampel diupayakan sampel yang ditarik dapat merepresentasikan kondisi secara keseluruhan, walaupun jumlah sampel yang ditarik relatif kecil dibandingkan populasi.

Pemilihan sampel dengan metode yang tepat dapat menggambarkan kondisi populasi sesungguhnya yang akurat dan dapat menghemat biaya penelitian secara efektif. Adapun penentuan jumlah sampel digunakan persamaan Slovin, untuk menggunakan rumus ini, pertama ditentukan berapa batas toleransi kesalahan (presisi/derajat kebebasan). Semakin kecil toleransi kesalahan, semakin akurat sampel menggambarkan populasi.

Sehingga dalam penggunaan rumus ini peneliti dapat memilih sendiri tingkat akurasi untuk penelitiannya dengan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

$$n = \frac{4199}{4199(10\%)^2 + 1}$$

$$n = 99$$

$$n = 100 \text{ sampel}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel yang diambil

N = Jumlah penduduk daerah tersebut

d = Derajat kebebasan (Presisi), presisi yang digunakan ditetapkan 10%

Maka, sampel yang diambil untuk penelitian ini adalah sebanyak 100 sampel kemudian disebar di Kelurahan Sudiang. Seseorang yang diambil sebagai sampel karena peneliti menganggap bahwa seseorang tersebut memiliki informasi yang diperlukan bagi penelitiannya.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
MAKASSAR

F. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif atau kualitatif. Variable dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai.

Tabel 1. Metode Analisis dan Pembahasan

Rumusan Masalah	Variabel	Teknik Analisis
1. Bagaimana pengaruh pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin?	<ul style="list-style-type: none"> • Y= Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan • X1= Tingkat Pendapatan • X2= Mata Pencaharian • X3= Nilai Lahan • X4= Aksesibilitas • X5= Tata Guna Lahan 	<ul style="list-style-type: none"> • Analisis Regresi
2. Bagaimana arahan pemanfaatan lahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di Kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin	Hasil analisis regresi dari rumusan masalah pertama	Analisis Deskriptif Kualitatif

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

G. Metode Analisis Data

1. Analisis pemecahan rumusan masalah pertama:

Metode analisis yang dipakai dalam penelitian ini dilakukan untuk dapat menjawab rumusan masalah yang ada. Adapun analisis yang digunakan untuk penelitian ini yaitu analisis regresi:

Sunyoto (2011) Analisis Regresi adalah suatu analisis yang mengukur pengaruh variable bebas terhadap variable terikat. Jika pengukuran pengaruh

ini melibatkan suatu variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y), dinamakan analisis regresi linier sederhana yang dirumuskan

$$Y = a + bX$$

Nilai a adalah konstanta dan nilai b adalah koefisien regresi untuk variabel X. Dalam penelitian ini digunakan Analisis Regresi Ganda. Harga a dan b dapat dicari dengan rumus berikut :

$$a = \bar{Y} - b\bar{X}$$

$$b = \frac{n \sum XY - (\sum X) \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Analisis Regresi Ganda digunakan apabila peneliti meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium), bila dua atau lebih variabel independen sebagai prediktor dimanipulasi (dinaik-turunkan nilainya). Jadi analisis regresi ganda akan dilakukan bila jumlah variabel independennya minimal 2.

Persamaan regresi untuk dua prediktor adalah :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Persamaan regresi untuk tiga prediktor adalah :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3$$

Persamaan regresi untuk n prediktor adalah :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + \dots + b_nX_n$$

Dimana :

Y = Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan

a = Harga Y bila X = 0 (harga konstan)

b_n = Angka arah atau koefisien regresi variable ke-n, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada variable independen. Bila b (+) maka naik, dan bila (-) maka terjadi penurunan.

X_n = Subyek pada variabel Independen yang mempunyai nilai tertentu.

Selain itu harga a dan b dapat dicari dengan rumus berikut :

$$\text{Harga } b = r \frac{S_y}{S_x}$$

$$\text{Harga } a = Y - bX$$

Dimana :

r = Koefisien korelasi product moment antara variabel X dengan variabel Y

S_y = simpangan baku variabel Y

S_x = simpangan baku variabel X

Jadi harga b merupakan fungsi dari koefisien korelasi. Bila koefisien korelasi tinggi, maka harga b juga besar, sebaliknya bila koefisien korelasi rendah maka harga b juga rendah (kecil). Selain itu bila koefisien korelasi negatif maka harga b juga negatif, dan sebaliknya bila koefisien korelasi positif maka harga b juga positif.

Pada tahap ini terdiri dari uji koefisien determinasi (R^2) dan Analisis individual atau parsial (Uji T).

- a. Uji Koefisien determinasi (R^2) dilakukan untuk mengetahui persentase seumbangan pengaruh variabel independent terhadap dependen.
- b. Analisis pengujian individual atau parsial (Uji T) dilakukan untuk mengetahui variabel independent secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependent.

Kriteria yang digunakan untuk menguji hasil penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

- 1). Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ pada level $\alpha = 0,05$ maka variabel independent (X) berpengaruh secara tidak signifikan terhadap dependent (Y).
 - 2). Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ pada level $\alpha = 0,05$ maka variabel independent (X) berpengaruh secara signifikan terhadap dependent (Y).
 - 3). Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ pada level $\alpha = 0,05$ maka variabel independent (X) berpengaruh secara simultan terhadap dependent (Y).
2. Analisis Pemecah rumusan masalah kedua

Penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang menggambarkan atau melukiskan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Dalam penelitian ini, analisis deskriptif kualitatif digunakan untuk mendeskripsikan hasil analisis pemecahan rumusan masalah yang pertama.

H. Defenisi Operasional

Dalam defenisi operasional ini ada beberapa pengertian yang berkaitan dengan pokok pembahasan materi penelitian untuk dijadikan acuan. Defesini tersebut adalah:

1. Pengertian lahan adalah suatu darerah di permukaan bumi dengan sifat-sifat tertentu yaitu adanya persamaan dalam hal geologi, geomorfologi, atmosfir, tanah, hidrologi dan penggunaan lahan, sifat-sifat tersebut adalah berupa iklim, batuan dan struktur, bentuk lahan, dan proses, jenis tanah ,tata air, dan vegetasi/tumbuhanya.

2. Penggunaan lahan merupakan hasil akhir dari setiap bentuk campur tangan kegiatan (intrevensi) manusia terhadap lahan di permukaan bumi yang bersifat dinamis dan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan hidup baik material maupun spiritual.
3. Sosial ekonomi adalah kondisi seseorang dalam masyarakat berkaitan dengan orang lain dalam seperti lingkungan pergaulan, prestasinya dan hak-hak serta kewajibanya dalam hubungannya dengan sumber daya.
4. Pemanfaatan lahan merupakan cara atau pemanfaatan spesifik atas lahan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia Yunus (2001).
5. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.
6. Bandar udara merupakan kawasan di perairan dan/ daratan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
7. Kondisi sosial ekonomi yaitu kondisi lahan, kondisi pendapatan atau penghasilan, mata pencaharian, nilai lahan, aksesibilitas, dan tata guna lahan masyarakat di sekitar Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

8. Pendapatan yaitu jumlah atau upah atau gaji per bulan masyarakat di sekitar Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.
9. Nilai lahan yaitu nilai yang ditetapkan atas sebuah lahan/tanah sebelum dan sesudah di sekitar Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.
10. Mata pencaharian yaitu pekerjaan pokok masyarakat yang dilakukan di sekitar Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Kota Makassar

1. Kondisi Geografis dan Administrasi

Secara Geografis Kota Makassar terletak antara $119^{\circ}24'17'38''$ Bujur Timur dan $5^{\circ}8'6'19''$ Lintang Selatan, Luas wilayah Kota Makassar tercatat $175,77 \text{ km}^2$ yang meliputi 14 Kecamatan. Secara administrasi Kota Makassar berbatasan dengan:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- Sebalah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Pemerintah wilayah administratif, Kota Makassar terdiri dari 14 Kecamatan yaitu: Kecamatan Mariso, Kecamatan Mamajang, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Rappocini, Kecamatan Makassar, Kecamatan ujung Pandang, Kecamatan Wajo, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Ujung Tanah, Kecamatan Tallo, Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Manggala, Kecamatan Biringkanaya, dan Kecamatan Tamalanrea, dengan jumlah Kelurahan sebanyak 142 Kelurahan. Kecamatan terluas adalah Kecamatan Biringkaya yaitu $48,22 \text{ Km}^2$ atau 27,43%, sedangkan wilayah Kecamatan yang mempunyai luasan terkecil adalah Kecamatan Mariso yaitu $1,82 \text{ Km}^2$ atau 1,04 % dari total wilayah Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya luas

wilayah menurut Kecamatan di Kota Makassar dapat dilihat di tabel 4.1 dan gambar 4.1 berikut.

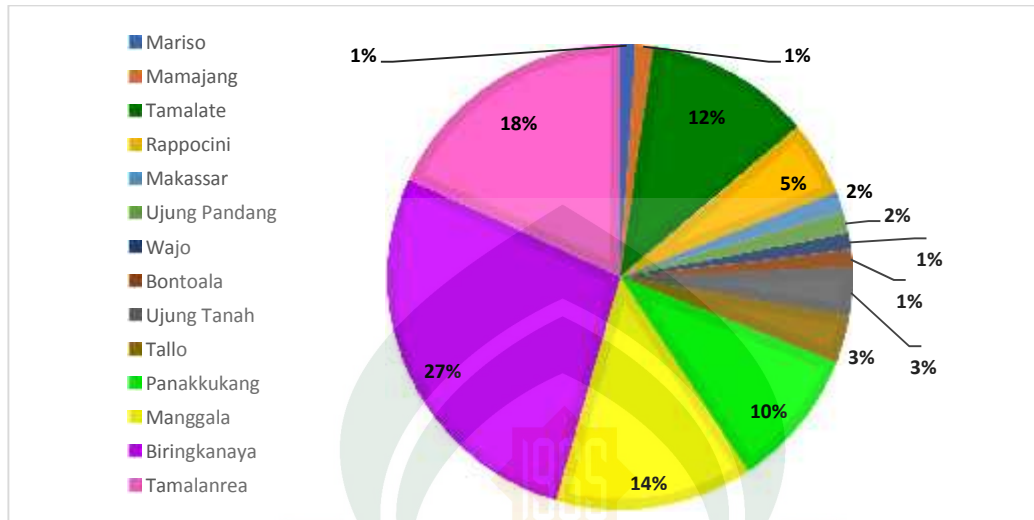
Tabel 2. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar

No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase Terhadap Luas Kota Makassar
1.	Mariso	1,82	1,04
2.	Mamajang	2,25	1,28
3.	Tamalate	20,21	11,50
4.	Rappocini	9,23	5,25
5.	Makassar	2,52	1,431
6.	Ujung Pandang	2,63	1,50
7.	Wajo	1,99	1,13
8.	Bontoala	2,10	1,19
9.	Ujung Tanah	5,94	3,38
10.	Tallo	5,83	3,32
11.	Panakkukang	17,05	9,70
12.	Manggala	24,14	13,73
13.	Biringkanaya	48,22	27,43
14.	Tamalanrea	31,84	18,11
Jumlah		175,77	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2017

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa Kecamatan Terluas adalah Kecamatan Biringkanaya dengan luas wilayah 48,22 Km² sedangkan dengan luas terkecil adalah Kecamatan Mariso dengan luas wilayah 1,82 Km². Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada urian grafik berikut.

Gambar 1. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar



Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2017

2. Kondisi Topografi dan Kemiringan Lereng

Kondisi Topografi wilayah Kota Makassar memiliki ciri-ciri sebagai berikut: tanah relatif datar, bergelombang, berbukit dan berdada pada ketinggian 0-25 meter di atas permukaan laut dengan tingkat kemiringan lereng berada pada kemiringan 0-15%. Sementara itu, dilihat dari klasifikasi kelerengannya, menunjukkan bahwa kemiringaan 0-2% = 85; 2-3%; 3-15 = 5%. Hal ini memungkinkan Kota Makassar berpotensi pada pengembangan permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, pelabuhan laut dan fasilitas penunjang lainnya.

Kemiringan lereng dan garis kontur merupakan kondisi fisik topografi suatu wilayah yang sangat berpengaruh dalam kesesuaian lahan dan banyak mempengaruhi penataan lingkungan alami. Untuk kawasan terbangun, kondisi topografi berpengaruh terhadap terjadinya longsor dan terhadap konstruksi bangunan.

3. Klimatologi

Kota Makassar termasuk daerah yang beriklim sedang hingga tropis. Suhu udara rata-rata Kota Makassar dalam 10 tahun terakhir berkisar antara 24,5⁰C sampai 28,9⁰C dengan intensitas curah hujan yang bervariasi. Intensitas curah hujan tertinggi berlangsung antara bulan November hingga Februari. Tingginya intensitas curah hujan menyebabkan timbulnya genangan air di sejumlah wilayah kota ini. Selain itu, kurangnya resapan dan drainase yang tidak berfungsi dengan baik memicu timbulnya bencana banjir.

4. Kondisi Demografi

Demografi atau kependudukan yaitu ilmu yang mempelajari dinamika kependudukan manusia. Demografi meliputi ukuran, struktur dan distribusi penduduk setiap waktu akibat kelahiran, kematian, migrasi.

a. Perkembangan Jumlah Penduduk

Perkembangan jumlah penduduk di Kota Makassar terus mengalami peningkatan pada 2012-2016. Pada tahun 2012, jumlah penduduk Kota Makassar sebanyak 1.369.606 jiwa dan mengalami peningkatan hingga tahun 2016 menjadi 1.469.601 Jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian tabel 4.2 berikut.

Tabel 3. Perkembangan Jumlah Penduduk di Kota Makassar

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)				
		2012	2013	2014	2015	2016
1.	Mariso	56.524	57.790	58.327	58.815	59.292
2.	Mamajang	59.170	60.236	60.537	60.537	61.007
3.	Tamalate	176.947	183.039	186.921	190.694	194.493
4.	Rappocini	154.184	158.325	160.499	162.539	164.493
5.	Makassar	82.027	83.550	84.014	84.396	84.758
6.	Ujung Pandang	27.201	27.802	28.053	28.278	28.497
7.	Wajo	29.630	30.258	30.505	30.722	30.933
8.	Bontoala	54.515	55.578	55.937	56.243	56.536
9.	Ujung Tanah	47.129	48.133	48.531	48.882	49.223
10.	Tallo	134.738	137.260	137.997	138.598	139.167
11.	Panakkukang	142.308	145.132	146.121	146.968	147.783
12.	Manggala	122.838	127.915	131.500	135.049	138.659
13.	Biringkanaya	177.116	185.030	190.829	196.612	202.520
14.	Tamalanrea	105.234	108.024	108.024	110.826	112.170
Jumlah		1.369.606	1.408.072	1.429.242	1.449.401	1.469.601

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2017

Pada tabel diatas diketahui bahwa perkembangan jumlah penduduk di Kota Makassar mengalami peningkatan setiap tahunnya dengan jumlah tertinggi tahun terakhir terdapat di Kecamatan terluas yaitu Kecamatan Biringkanaya 202,520 sebesar jiwa.

b. Kepadatan Jumlah Penduduk

Perkembangan penduduk di Kota Makassar terus mengalami peningkatan pertumbuhan penduduk dan dalam persebarannya, penduduk Kota Makassar tersebar secara tidak untuk setiap

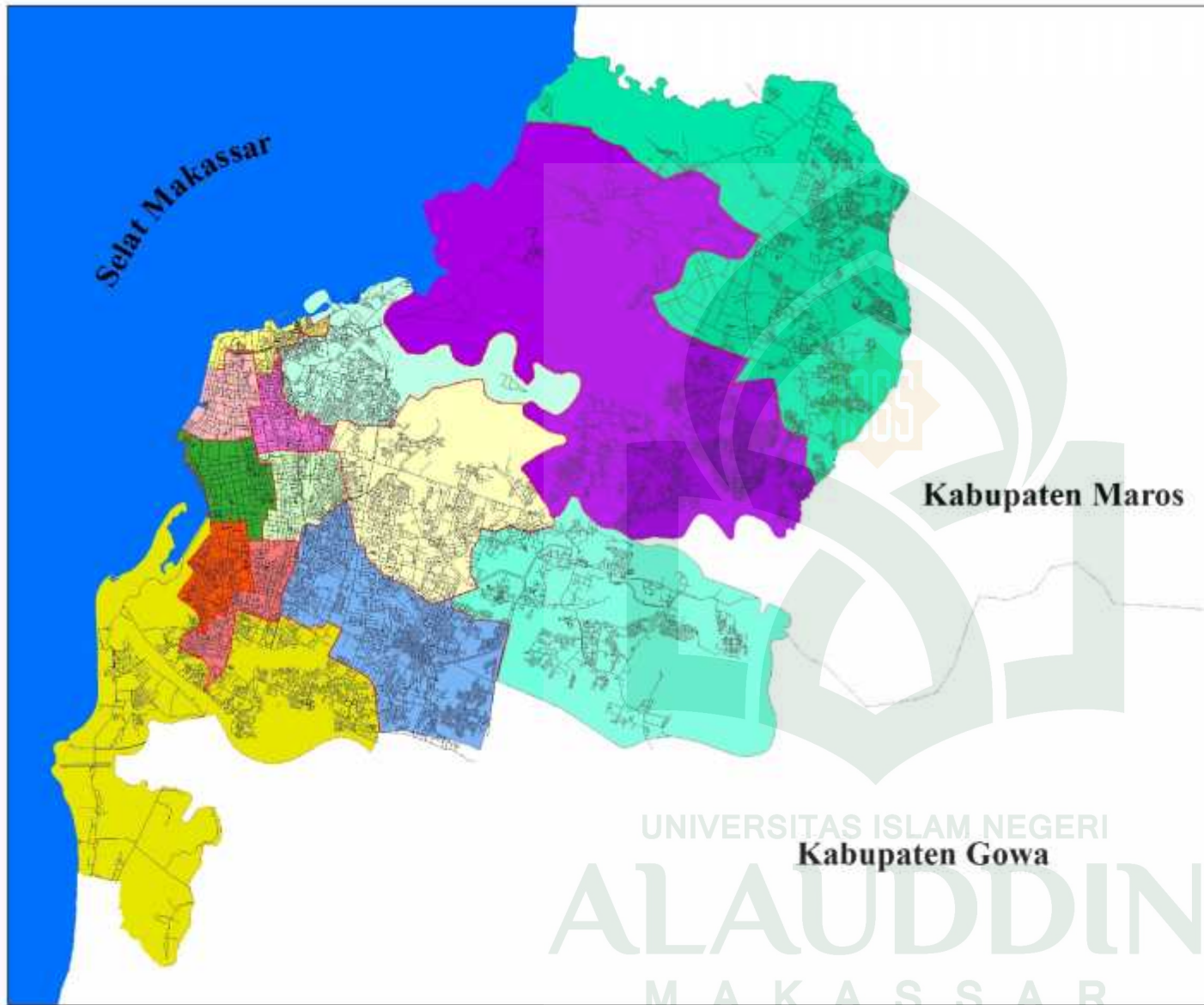
Kecamatan di Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian tabel 4.3 berikut.

Tabel 4. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2016

No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
1.	Mariso	1.82	59.292	32.578
2.	Mamajang	2.25	61.007	27.114
3.	Tamalate	20.21	194.493	9.624
4.	Rappocini	9.23	164.493	17.829
5.	Makassar	2.52	84.758	33.634
6.	Ujung Pandang	2.63	28.497	10.835
7.	Wajo	1.99	30.933	15.544
8.	Bontoala	2.10	56.536	26.922
9.	Ujung Tanah	4.40	49.223	11.187
10.	Tallo	5.83	139.167	23.871
11.	Panakkukang	17.05	147.783	8.668
12.	Manggala	24.14	138.659	5.744
13.	Biringkanaya	48.22	202.520	4.200
14.	Tamalanrea	31.84	112.170	3.523
Kota Makassar		175.77	1.469.601	8.363

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar Dalam Angka 2017

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa penduduk di Kota Makassar tersebar secara tidak merata. Kecamatan terpadat adalah Kecamatan Biringkanaya dengan penduduk 202.520 jiwa dengan kepadatan penduduk tertinggi sebanyak 4.200 jiwa/km². Sedangkan Kecamatan dengan jumlah kepadatan penduduk terkecil adalah Kecamatan Ujung Pandang yang memiliki jumlah penduduk terbesar 28.497 dan jumlah kepadatan penduduk 10.835 jiwa/km². Kecamatan Biringkanaya memiliki kepadatan penduduk yang terpadat karena merupakan kecamatan dengan luas wilayah terbesar di Kecamatan Biringkanaya.



KOTA MAKASSAR **PROVINSI SULAWESI SELATAN**

Judul Skripsi

Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan
 Lahan terhadap Sosial Ekonomi
 di Kawasan Kevelamatan Operasional (KKOP)
 Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

Judul Gambar

Peta Administrasi Kota Makassar

Legenda

Keterangan

Batas Kecamatan	Kec. Bontolene	Kec. Tanete
Batas Kabupaten	Kec. Bone	Kec. Maros
Jalan	Kec. Ujung Pandang	Kec. Mangrove
Laut	Kec. Pangkajene	Kec. Mungga
	Kec. Rappocini	Kec. Maru
	Kec. Tanakara	Kec. Tala
	Kec. Ujung Tanah	Kec. Wajo

Insert



Skala dan Arah Mata Angin



Dosen Pembimbing

Juhanis, S.Sos., M.M
 Nursyam A.S.T., M.Si

Mahasiswa

Nur Atika Br Sembiring
 60800114030

Sumber Peta

RTRW Kota Makassar 2011-2031



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
 UIN ALAUDDIN MAKASSAR
 2018

B. Gambaran umum Wilayah Kecamatan Biringkaya

1. Kondisi Geografis dan Administratif

Secara geografis Kecamatan Biringkanaya terletak antara 5°4'50⁰⁰" Bujur Timur dan 119°30'10" Lintang Selatan. Luas wilayah Kecamatan Biringkanya yaitu 48.22 Km² yang meliputi 7 Kelurahan. Secara administrasi Kecamatan Biringkanaya berbatasan dengan:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Tamalanrea
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tallo
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros

Pemerintah wilayah administratif Kecamatan Biringkanaya terdiri dari 7 Kelurahan, yaitu Kelurahan Paccerakang, Kelurahan Daya, Kelurahan Pai, Kelurahan Sudiang Raya, Kelurahan Sudiang, Kelurahan Bulorokeng, dan Kelurahan Untia. Kelurahan Untia. Kelurahan yang wilayahnya paling luas adalah Kelurahan Sudiang yaitu 13.49 Km², sedangkan Kelurahan yang wilayah paling kecil di Kecamatan Biringkanya adalah Kelurahan Untia yaitu 2,89 Km².

Tabel 5. Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Biringkanaya

No	Kelurahan	Luas (Km ²)	Pantai/bukan Pantai
1.	Paccerakkang	7.80	Bukan Pantai
2.	Daya	5.81	Bukan Pantai
3.	Pai	5.14	Bukan Pantai
4.	Sudiang Raya	8.78	Bukan Pantai
5.	Sudiang	13.49	Bukan Pantai
6.	Bulorokeng	4.31	Bukan Pantai
7.	Untia	2.89	Pantai

Sumber: BPS Kota Makassar (Kecamatan Biringkanaya Dalam Angka 2017)

Jika dilihat dari letak masing-masing Kelurahan dari permukaan laut, terdapat 1 Kelurahan yang letaknya di daerah pantai yaitu Kelurahan Untia, sementara 6 Kelurahan terletak di daerah bukan pantai.

Gambar 3. Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Biringkanaya



Sumber: BPS Kota Makassar (Kecamatan Biringkanaya Dalam Angka 2017)

2. Kependudukan

a. Perkembangan Penduduk Kecamatan Biringkanaya

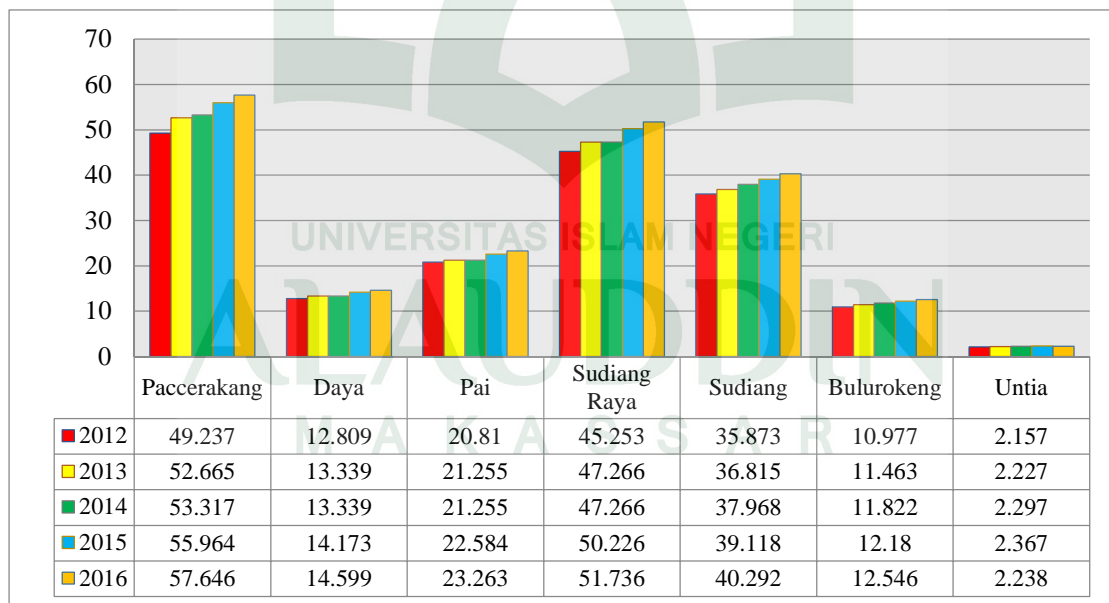
Perkembangan jumlah penduduk di Kecamatan Biringkanaya terus mengalami peningkatan pada tahun 2012-2016. Penduduk Kecamatan Biringkanaya berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2016 sebanyak 202.520 jiwa. Jumlah penduduk terbesar berada Kelurahan Paccerakkang 57.646 yaitu sebanyak 57.646 Jiwa, dan yang paling kecil pada Kelurahan Untia yaitu sebesar 2.238 Jiwa. Perkembangan penduduk di Kecamatan Biringkanaya rata-rata mengalami pertumbuhan tiap tahunnya.

Tabel 6. Perkembangan Penduduk menurut Kelurahan di Kecamatan Biringkanya Tahun 2012-2017

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)				
		2012	2013	2014	2015	2016
1.	Paccerakang	49.237	52.665	53.317	55.964	57.646
2.	Daya	12.809	13.339	13.339	14.173	14.599
3.	Pai	20.810	21.255	21.255	22.584	23.263
4.	Sudiang Raya	45.253	47.266	47.266	50.226	51.736
5.	Sudiang	35.873	36.815	37.968	39.118	40.292
6.	Bulurokeng	10.977	11.463	11.822	12.180	12.546
7.	Untia	2.157	2.227	2.297	2.367	2.238
Jumlah		177.166	185.030	190.829	196.612	202.520

Sumber: BPS Kota Makassar (Kecamatan Biringkanaya dalam Angka 2017)

Gambar 4. Perkembangan Jumlah Penduduk menurut Kelurahan di Kecamatan Biringkanya Tahun 2012-2016



Sumber: BPS Kota Makassar (Kecamatan Biringkanaya dalam Angka 2017)

Berdasarkan Tabel dan Grafik diatas dapat diketahui bahwa perkembangan jumlah penduduk di Kecamatan Biringkanaya dari tahun ketahun mengalami peningkatan.

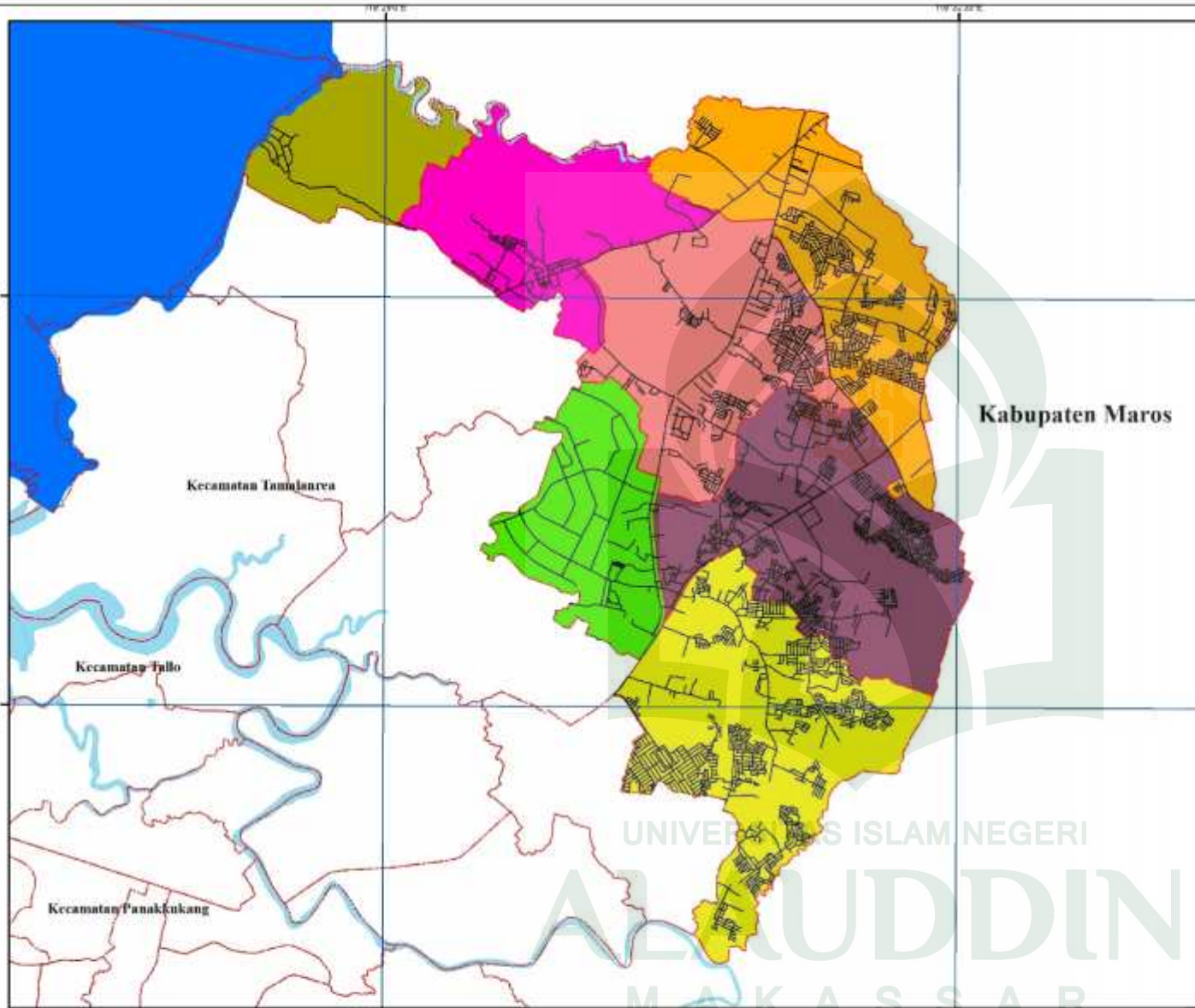
b. Perkembangan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Biringkanaya

Tabel 7. Perkembangan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Biringkanaya Tahun 2012-2016

No	Kelurahan	Jumlah Kepadatan Penduduk (Jiwa/km ²) Per Tahun				
		2012	2013	2014	2015	2016
1.	Paccerakang	6.312	6.752	6.963	7.175	7.390
2.	Daya	2.204	2.296	2.367	2.439	2.512
3.	Pai	4.048	4.135	4.264	4.394	4.525
4.	Sudiang Raya	5.154	5.383	5.552	5.721	5.892
5.	Sudiang	2.659	2.729	2.824	2.900	2.986
6.	Bulurokeng	2.546	2.660	2.742	2.826	2.910
7.	Untia	746	771	794	819	843
Jumlah		3.637	3.873	3.957	4.007	4.199

Sumber: BPS Kota Makassar (Kecamatan Biringkanaya dalam Angka Tahun 2016)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa kepadatan penduduk di Kecamatan Biringkanaya setiap tahunnya mengalami peningkatan. Kelurahan yang mengalami kepadatan penduduk terbanyak yaitu Kelurahan Sudiang dengan jumlah penduduk 2.986 jiwa, sedangkan kepadatan penduduk yang paling rendah yaitu Kelurahan Untia dengan jumlah 843 jiwa.



KECAMATAN BIRINGKAYA

Judul Skripsi

Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

Judul Gambar

Peta Administrasi Kecamatan Biringkaya

Legenda

Keterangan

— Batas Kelurahan	Kel. Bulurokeng
--- Batas Kabupaten	Kel. Daya
..... Batas Kecamatan	Kel. Paccerakkang
— Jalan	Kel. Pui
■ Laut	Kel. Sudiang
■ Sungai	Kel. Sudiang Raya
	Kel. Unri

Skala dan Arah Mata Angin



Insert



Dosen Pembimbing

Juhanis, S.Sos., M.M.
Nursyam A.S.S.T., M.Si

Mahasiswa

Nur Atika Br Sembiring
60800114030

Sumber Peta

RTRW Kota Makassar 2011-2031
Peta Rupa Bumi Indonesia



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018

3. Aspek Fasilitas

a. Fasilitas Perkantoran

Fasilitas perkantoran dalam suatu wilayah sangat dibutuhkan karena kantor merupakan tempat dilaksanakannya tata usaha atau aktivitas -aktivitas manajemen maupun tugas dinas lainnya. Fasilitas perkantoran yang ada di Kecamatan Biringkanya sudah cukup lengkap, diantaranya Kantor Camat Biringkanya, Cabang Dinak PK, Dipenda, Kantor Urusan Agama, Juru Penerangan, BKKBN, dan KSK.



Gambar 6. Kantor Camat Kecamatan Biringkanya
(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

b. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas Kesehatan merupakan fasilitas yang menunjang bagi setiap orang baik jasmani maupun rohani. Adapun fasilitas Kesehatan di Kecamatan Biringkanya yaitu 4 unit Rumah Sakit, 4 unit Puskesmas, 6 Unit Pustu, 6 unit Rumah Bersalin, 102 unit Posyandu, 3 unit Balai Pengobatan, 30 unit Tempat Praktek Dokter, 27 unit Apotik, dan 13 unit Bidan Praktek.



Gambar 7. Fasilitas Kesehatan Kecamatan Biringkanaya

(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

c. Fasilitas Peribadatan

Fasilitas Peribadatan yaitu fasilitas yang penting sebagai tempat untuk melaksanakan sebuah kewajiban. Berdasarkan data statistik Kecamatan Biringkanaya tahun 2017 diketahui bahwa hampir seluruh penduduk Kecamatan Biringkanaya beragama Islam, sehingga terdapat masjid-masjid yang tersebar di seluruh Kelurahan yang ada di Kecamatan Biringkanaya.



Gambar 8. Fasilitas Peribadatan Kecamatan Biringkanaya

(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

d. Fasilitas Pendidikan

Fasilitas Pendidikan yaitu sesuatu yang dapat memberikan kemudahan dalam menyelenggarakan Pendidikan. Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Biringkanaya antara lain 67 unit Tk, 37 unit SD Negeri, 14 unit SD Swasta, Sekolah, 2 unit Madrasah Ibtidayah, 9 unit SMP Negeri, 16 unit SMP Swasta, 5 unit SMA Negeri, 5 unit SMA Swasta, 11 unit SMK, dan 4 unit Perguruan Tinggi.



Gambar 9 . Fasilitas Pendidikan Kecamatan Biringkanaya

(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

e. Lapangan Olahraga

Fasilitas lapangan olahraga yang ada di Kecamatan Biringkanaya antara lain 3 lapangan sepak bola, 3 lapangan bola voli, 5 lapangan bulu tangkis, 3 unit tenis meja, 2 lapangan takraw, dan 4 lapangan tenis lapangan



Gambar 10 . Lapangan Olahraga
(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

f. Perdagangan dan Jasa

Fasilitas perdagangan dan jasa yang terdapat di Kecamatan Biringkanaya antara lain, 1 unit Mall, 42 unit pertokoan, 3 unit pasar tradisional, 3 unit SPBU, 4 unit warung makan, dan 95 unit kios/warung.



Gambar 11. Fasilitas Perdagangan dan Jasa

(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)

C. Lokasi Penelitian di sekitar Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)

Kelurahan Sudiang

Secara geografis Kelurahan Sudiang terletak di Kecamatan Biringkanya, Kota Makassar. Jumlah penduduk Kelurahan Sudiang yaitu 4.199 jiwa, dengan luas wilayah Kelurahan Sudiang yaitu 13.49 Km² yaitu yang meliputi 7 Kelurahan. Secara administrasi Kelurahan Sudiang berbatasan dengan:

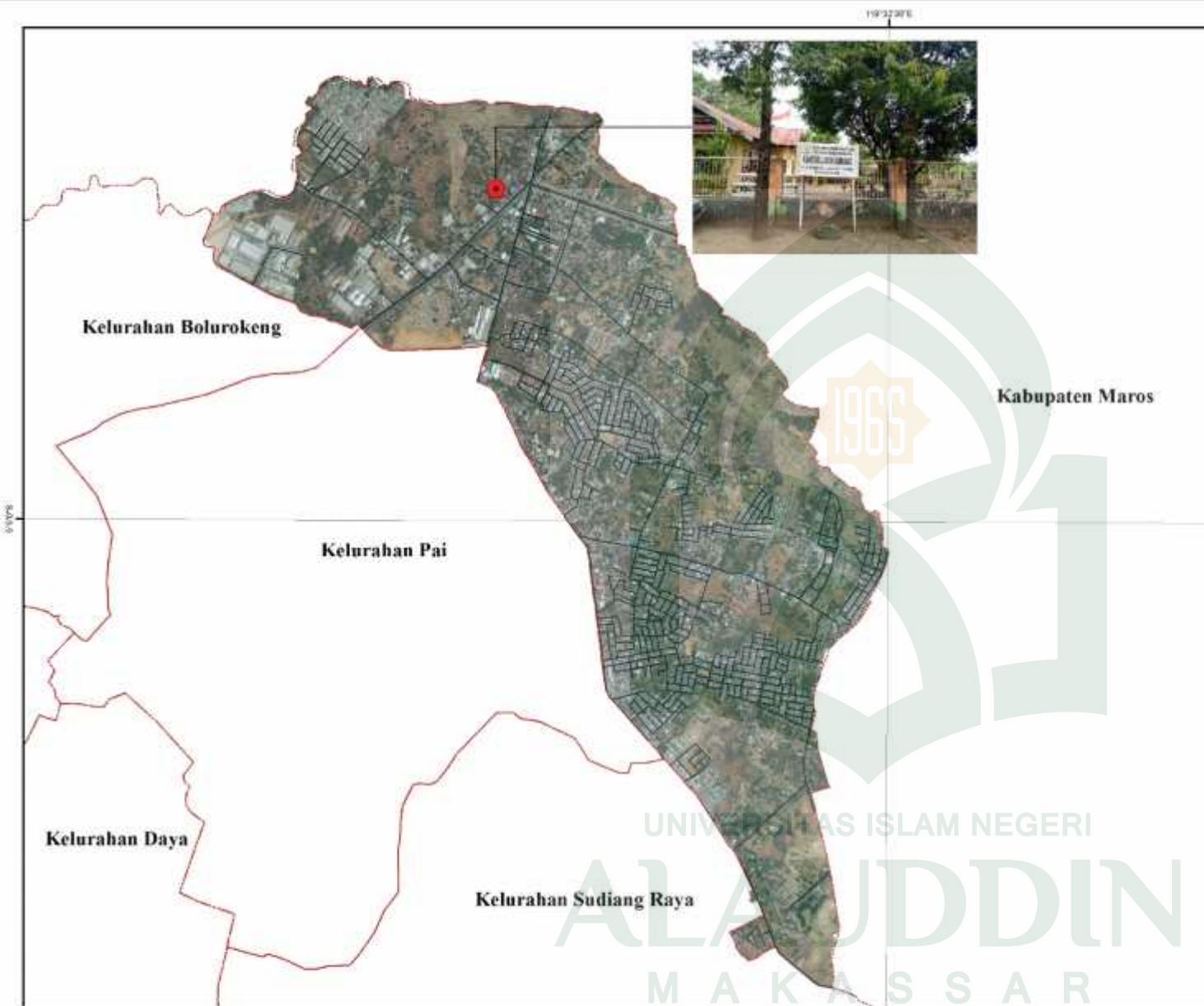
- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Sudiang Raya
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Pai
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros

Kelurahan Sudiang merupakan kelurahan terluas di Kecamatan Biringkanaya. Kawasan ini merupakan termasuk kawasan budidaya yang peruntukannya sebagian besar diperuntukkan menjadi kawasan permukiman yang ada di Kota Makassar, yang kawasan perumahan dan permukimannya berada pada kepadatan sedang.



Gambar 12 . Kantor Kelurahan Sudiang

(Sumber : Dokumentasi Survei Tahun 2018)



Judul Skripsi

Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan
Lahan terhadap Sosial Ekonomi
di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)
Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

Judul Gambar

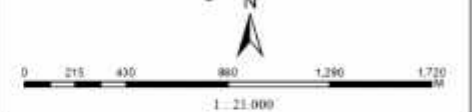
Peta Kelurahan Sudiang

Legenda

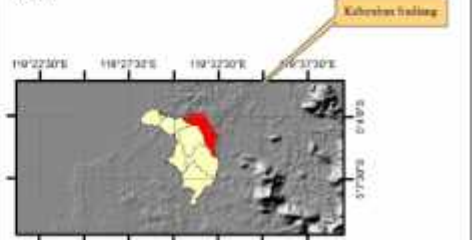
Keterangan

-  Kantor Kelurahan Sudiang
-  Jalan
-  Batas Kelurahan
-  Kelurahan Sudiang

Skala dan Arah Mata Angin



Insert



Dosen Pembimbing

Juhanis, S.Sos., M.M.
Nursyam A.S., S.T., M.Si

Mahasiswa

Nur Atika Br Sembiring
60800114030

Sumber Peta

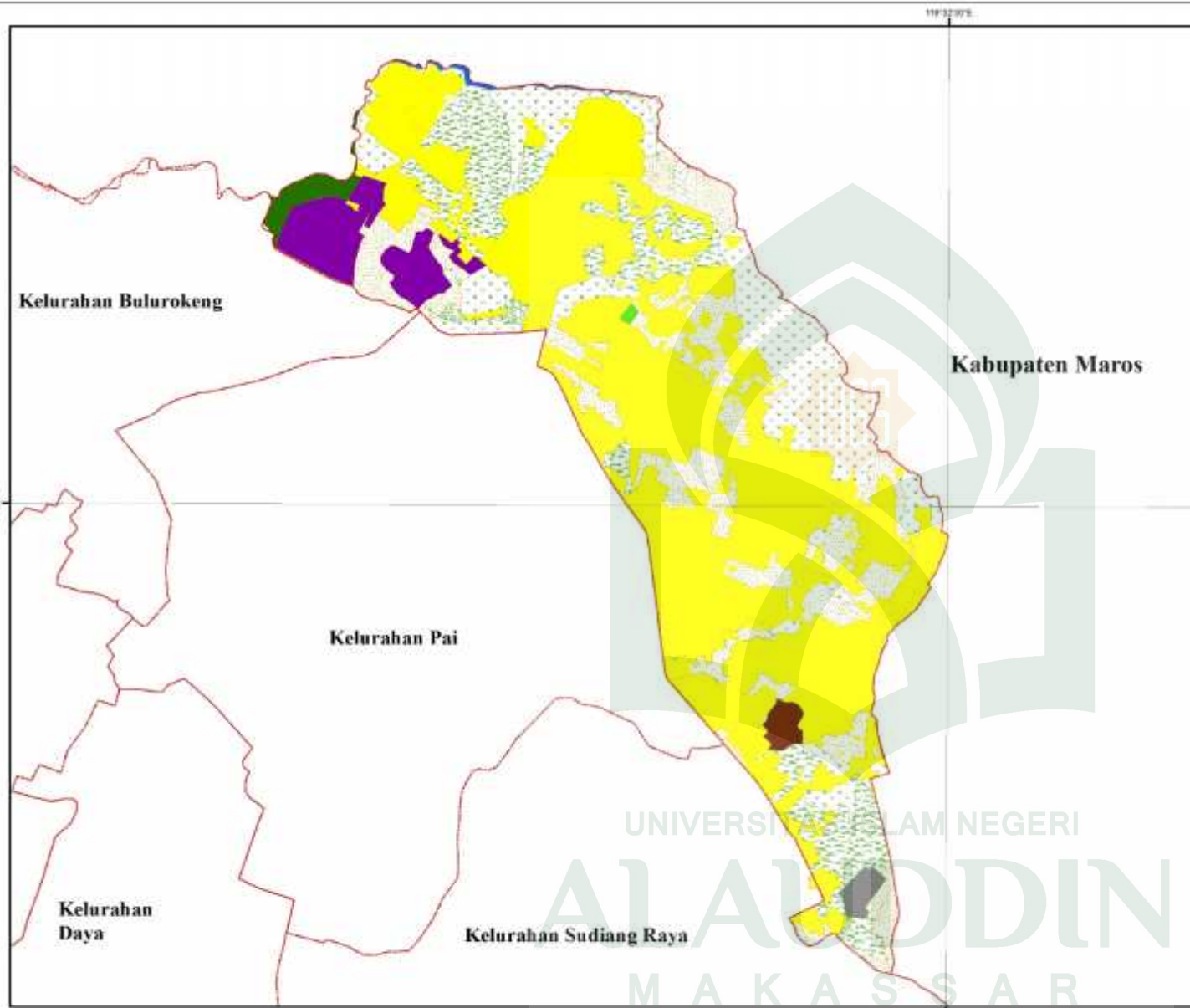
RTRW Kota Makassar 2011-2031
Citra Satelit Tahun 2017
Survei Lapangan 2018



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018

KELURAHAN SUDIANG

KECAMATAN BIRINGKANAYA

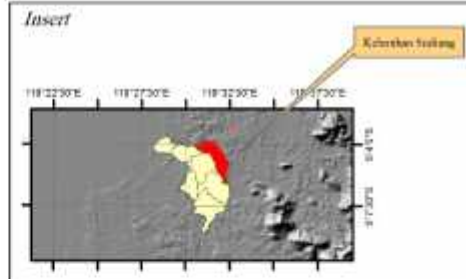
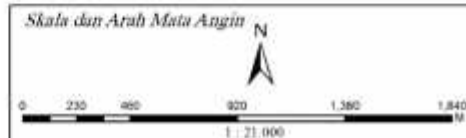


KELURAHAN SUDIANG **KECAMATAN BIRINGKANAYA**

Judul Skripsi
 Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan
 Lahan terhadap Sosial Ekonomi
 di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)
 Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

Judul Gambar
 Peta Tata Guna Lahan

Legenda	Keterangan
— Batas Kelurahan	Permukiman
— Batas Kabupaten	Industri
— Sungai	Kebun
	Lapangan
	Jalan
	Sawah
	Sikuit
	Tambak
	Semak
	Tanah Kosong



Dosen Pembimbing
 Juhani, S.Sos., M.M
 Nursyam A.S.S.T., M.Si

Mahasiswa
 Nur Atika Br Sembiring
 60800114030

Sumber Peta
 RTRW Kota Makassar 2011-2031
 Citra Satelit Tahun 2017


 TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
 UIN ALAUDDIN MAKASSAR
 2018

D. Kawasan Bandara

a. Bandara Udara Sultan Hasanuddin

Bandara Udara Sultan Hasanuddin Makassar merupakan Bandara Udara yang berada di wilayah Sulawesi Selatan yang terletak di sebagian wilayah Kota Makassar dan sebagian wilayah Kabupaten Maros berada pada daerah dengan ketinggian MDPL 47 kaki (14 m), 10,4 Nm Timur laut dari Kota Makassar. Bandara Sultan Hasanuddin ini sendiri berada di Kabupaten Maros tepatnya (Koordinat ARP) terletak pada 05°03'30,88" Lintang Selatan(S) / 119°32'46,58" Butur Timur (E) dengan luas wilayah yaitu 817.532 Ha.

Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin merupakan pintu gerbang udara di kawasan Timur Indonesia dan Provinsi Sulawesi Selatan khususnya , dimana Bandara Udara ini telah memberikan corak tersendiri sebagai Bandara Udara Transit yang diarahkan turut mendukung dan mengembangkan pariwisata, mobilisasi arus penumpang serta berpartisipasi dalam perdagangan dan industri.

b. Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)

Kawasan Keselamatan Operasional yaitu wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Dalam penelitian ini hanya difokuskan di Kelurahan Sudiang.




Judul Skripsi

**Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan
Lahan terhadap Sosial Ekonomi
di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)
Bandara Sultan Hasanuddin Makassar**

Judul Gambar

Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)

Legenda

 Definisi Kawasan Bandara

Skala dan Arah Mata Angin



0 325 650 1.300 1.950 2.600 M

1 : 31.000

Dosen Pembimbing

**Juhani, S.Sos., M.M
Nursyam ASS.T., M.Si**

Mahasiswa

**Nur Atika Br Sembiring
60800114030**

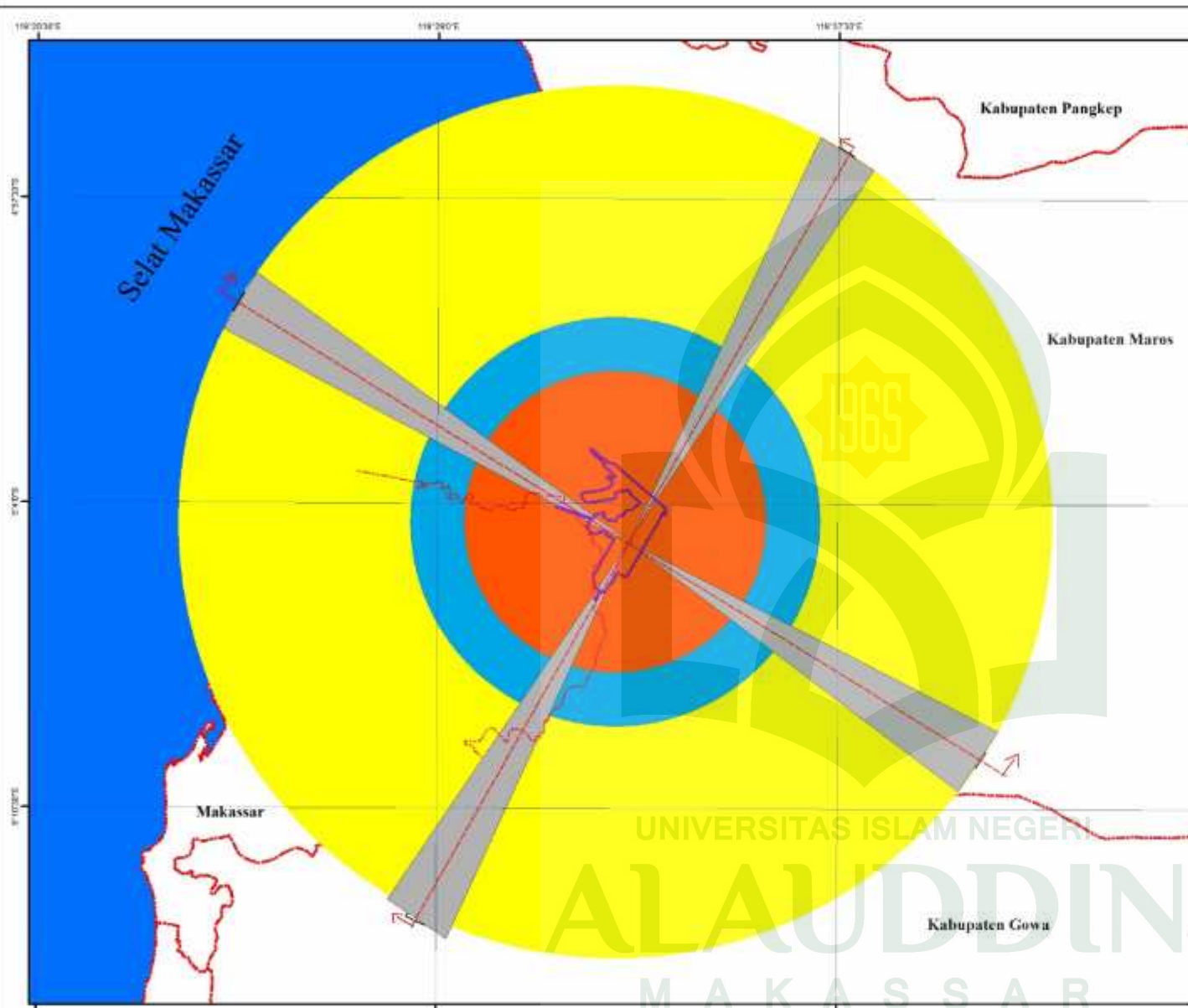
Sumber Peta

RTRW Kota Makassar 2011-2031
RDTR Kawasan Bandara Hasanuddin
Metropolitan Maminasata
Citra Satelit Tahun 2017



**TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018**

DELINIASI KAWASAN BANDARA SULTAN HASANUDDIN



KAWASAN KESELAMATAN OPERASIONAL BANDARA SULTAN HASANUDDIN

Judul Skripsi

Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan
Lahan terhadap Sosial Ekonomi
di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)
Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

Judul Gambar

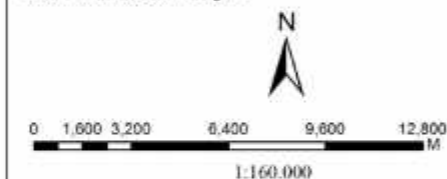
Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP)

Legenda

Keterangan

■ Laut	 Delineasi Kawasan Bandara
— Batas Kabupaten	 Kawasan Diberi Peringatan Alat Bantu Navigasi
	 Kawasan Diberi Peringatan Khusus
	 Kawasan Diberi Peringatan Bertingkat Dalam
	 Kawasan Diberi Peringatan dan Logis Laut
	 Kawasan Diberi Peringatan Transit
	 Kawasan Diberi Peringatan Luar

Skala dan Arah Mata Angin



Dosen Pembimbing

Juhani, S.Sos., M.M
Nursyam A.S.S.T., M.Si

Mahasiswa

Nur Atika Br Sembiring
60800114030

Sumber Peta

RTRW Kota Makassar 2011-2031
RDTR Kawasan Bandara Hasanuddin
Metropolitan Maminasata
Citra Satelit Tahun 2017



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2018

Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terdiri atas :

1. Kawasan ancangan penderatan dan lepas landas (*approach and take area*) adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu. Kawasan ini dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan ujung-ujung permukaan utama berjarak 60 meter dari ujung [landas pacu](#) dengan lebar tertentu (sesuai klasifikasi landas pacu) pada bagian dalam, kawasan ini melebar ke arah luar secara teratur dengan sudut pelebaran 10% atau 15% (sesuai klasifikasi landas pacu) serta garis tengah bidangnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dengan jarak mendarat tertentu dan akhir kawasan dengan lebar tertentu.
2. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan adalah : sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan ujung – ujung permukaan utama dengan lebar 60 meter atau 80 meter atau 150 meter atau 300 meter (sesuai klasifikasi landas pacu), kawasan ini meluas keluar secara teratur dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu sampai lebar 660 meter

atau 680 meter atau 750 meter atau 1150 meter atau 1200 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dan jarak mendatar 3.000 meter dari ujung permukaan utama.

3. Kawasan di bawah permukaan transisi, adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam. Kawasan ini dibatasi oleh tepi dalam yang berhimpit dengan sisi panjang permukaan utama dan sisi permukaan pendekatan, kawasan ini meluas keluar sampai jarak mendatar 225 meter atau 315 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dengan kemiringan 14,3% atau 20% (sesuai klasifikasi landas pacu).
4. Kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam, adalah bidang datar di atas dan di sekitar Bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas. Kawasan di bawah permukaan krucut, adalah bidang dari suatu krucut yang bagian bawahnyadibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan. Kawasan ini dibatasi oleh lingkaran dengan radius 2000 meter atau

2500 meter atau 3500 meter atau 4000 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dari titik tengah tiap ujung permukaan utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan tetapi kawasan ini tidak termasuk kawasan di bawah permukaan transisi.

5. Kawasan di bawah permukaan horizontal-luar, adalah bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan, antara lain, pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan. Kawasan ini dibatasi oleh lingkaran dengan radius 15.000 meter dari titik tengah tiap ujung permukaan utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan tetapi kawasan ini tidak termasuk kawasan di bawah permukaan transisi, kawasan di bawah permukaan horizontal dalam, kawasan di bawah permukaan kerucut.
6. Kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan, adalah Kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan di dalam dan/atau di luar daerah lingkungan kerja bandar udara, yang penggunaannya harus memenuhi persyaratan tertentu guna menjamin kinerja/efisiensi alat bantu navigasi penerbangan dan keselamatan penerbangan. Kawasan ini dibatasi dari tepi luar kawasan di bawah permukaan horizontal dalam

meluas dengan jarak mendatar 700 meter atau 1100 meter atau 1200 meter atau 1500 meter atau 2000 meter (sesuai klasifikasi landas pacu) dengan kemiringan 5% (sesuai klasifikasi landas pacu).

E. Karakteristik Responden

1. Jenis Kelamin

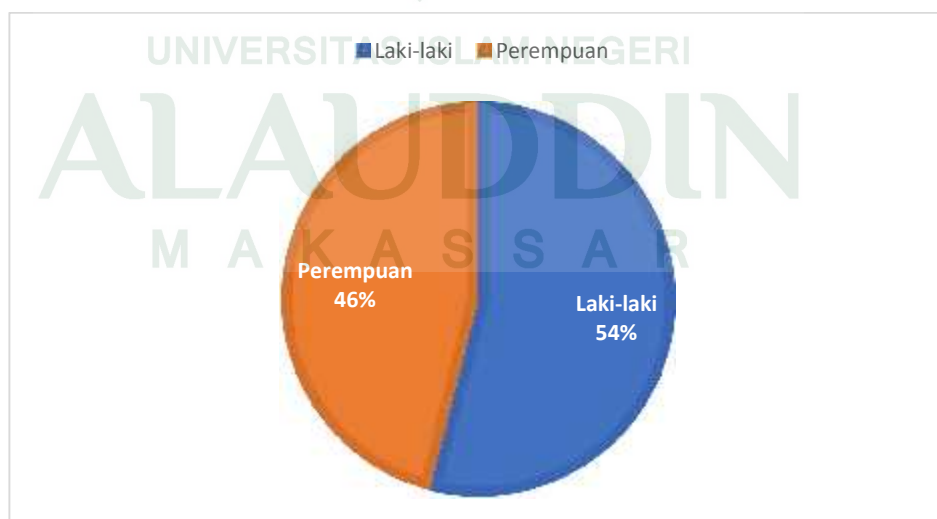
Dari hasil penelitian diketahui bahwa responden perempuan lebih dominan dari pada laki-laki di Kelurahan Sudiang Kecamatan Biringkanaya. Dengan frekuensi perempuan sebanyak 46 dan laki-laki sebanyak 54.

Tabel 8 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	54	54,00
Perempuan	46	46,00
Jumlah	100	100,00

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

Gambar 17. Presentase Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

2. Umur

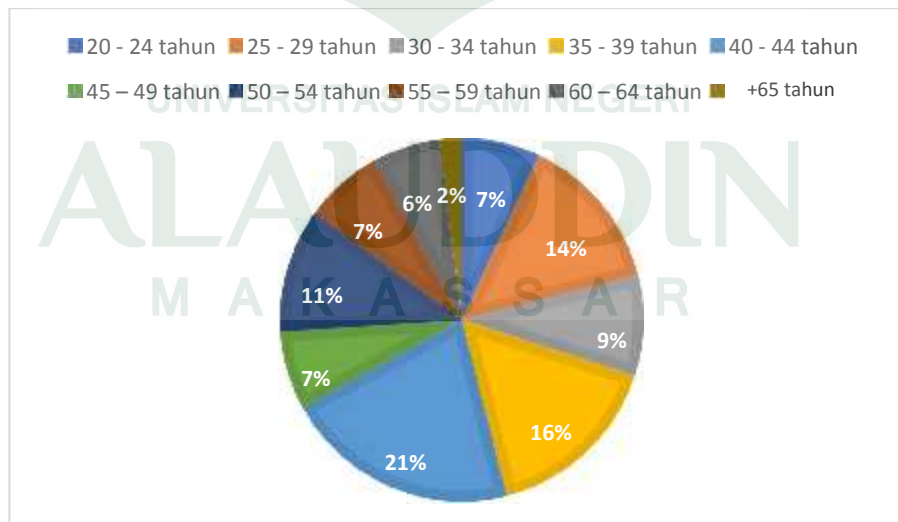
Dari hasil penelitian diketahui bahwa umur 40- 44 tahun lebih dominan yaitu 21% dan yang paling sedikit adalah umur 65+ diatas yaitu sebanyak 2%.

Tabel 9. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Umur	Frekuensi	Persentase (%)
20 - 24 tahun	7	7,00
25 - 29 tahun	14	14,00
30 - 34 tahun	9	9,00
35 - 39 tahun	16	16,00
40 - 44 tahun	21	21,00
45 - 49 tahun	7	7,00
50 - 54 tahun	11	11,00
55 - 59 tahun	7	7,00
60 - 64 tahun	6	6,00
65+	2	2,00
Jumlah	100	100,00

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

Gamabr 18. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

3. Tempat Tinggal

Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat diketahui bahwa 100% responden bertenpat tinggal di Kelurahan Sudiang Kecamatan Biringkanya. Masyarakat di kawasan tersebut kebanyakan telah tinggal sejak meraka lahir disana.

4. Pendidikan Terakhir

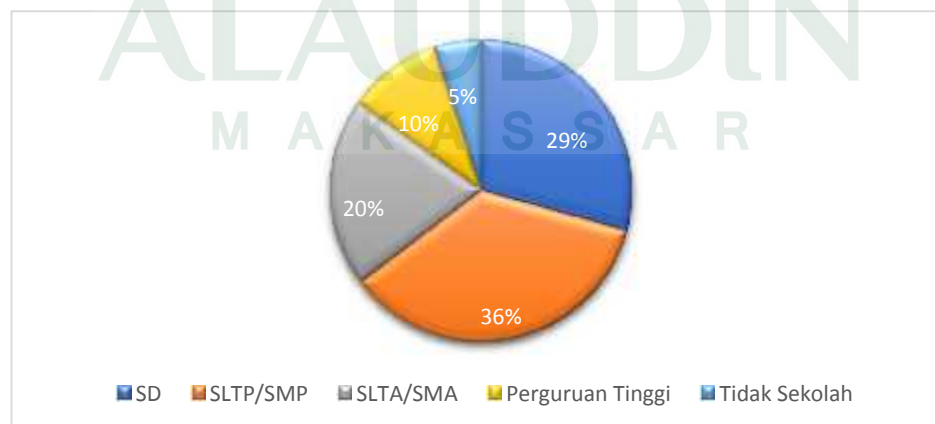
Dari hasil penelitian diketahui bahwa Pendidikan terakhir responden lebih dominan SLTP/ SMP yaitu sebanyak dan yang paling sedikit responden yang tidak bersekolah yaitu.

Tabel 10. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir	Frekuensi	Persentase (%)
SD	29	29,00
SLTP/SMP	35	35,00
SLTA/SMA	20	20,00
Perguruan Tinggi	10	10,00
Tidak Sekolah	5	5,00
Jumlah	100	100,00

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

Gambar 19. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir



Sumber: Hasil Analisis tahun 2018

5. Pekerjaan

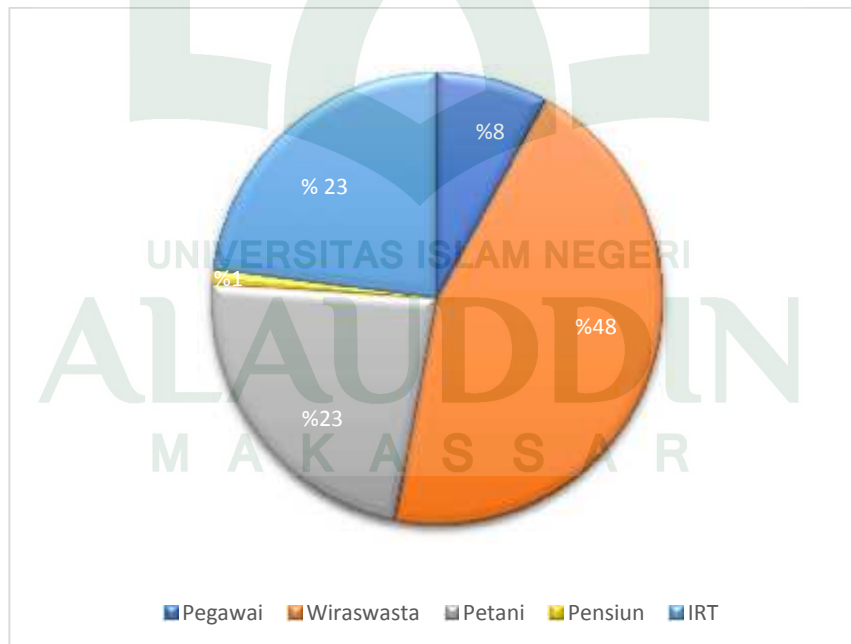
Dari Hasil penelitian dapat diketahui bahwa pekerjaan responden yang paling dominan adalah bekerja sebagai wiraswasta yaitu sebanyak 45 dan yang paling sedikit adalah pension sebanyak 1 responden

Tabel 11. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
Pegawai	8	8,00
Wiraswasta	45	45,00
Petani	23	23,00
Pensiun	1	1,00
IRT	23	23,00
Jumlah	100	100,00

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2018

Gambar 20. Persentase Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan



Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

F. Deskripsi Variabel Penelitian Terhadap Karakteristik Responden

Jumlah responden yang diteliti dalam penelitian ini yaitu sebanyak 100 jiwa / orang yang ada di kawasan keselamatan operasional (KKOP) khususnya Kelurahan Sudiang.

1. Tingkat Pendapatan

Berdasarkan hasil survei lapangan dan wawancara dengan masyarakat di lokasi penelitian diketahui bahwa 55% responden berpendapat tentang tingkat pendapatan masyarakat sebelum dan setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin tetap dan tidak mengalami peningkatan atau penurunan.

Tabel 12. Deskripsi Tingkat Pendapatan Berdasarkan Karakteristik Responden

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Tingkat Pendapatan Setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin		
Sangat Meningkatkan	5	
Meningkat	18	23,00
Tetap	65	55,00
Menurun	9	19,00
Sangat Menurun	3	3,00
Total	100	100,00

Sumber: Hasil Analisis 2018

2. Mata Pencarian

Berdasarkan hasil survei lapangan dan wawancara dengan masyarakat di lokasi penelitian diketahui bahwa 74% responden berpendapat tentang tidak memiliki pekerjaan sampingan, sehingga dapat disimpulkan bahwa masyarakat dominan tidak memiliki pekerjaan sampingan.

Tabel 13. Deskripsi Mata Pencarian Berdasarkan Karakteristik Responden

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Pekerjaan Pokok		
Pegawai	8	8,00
Wiraswasta	45	45,00
Petani	23	23,00
Pensiun	1	1,00
Irt	23	23,00
Jumlah	100	100,00
Pekerjaan Sampingan		
Ada	26	26,00
Tidak Ada	74	74,00
Total	100	100,00

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

3. Nilai Lahan

Berdasarkan hasil survei lapangan dan wawancara dengan masyarakat di lokasi penelitian diketahui bahwa 77% responden berpendapat bahwa setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin nilai lahan di Kelurahan Sudiang mengalami sedikit penurunan, hal tersebut dapat diakibatkan kurangnya minat pembelian lahan akibat sulitnya mendapatkan Izin Mendirikan Bangunan, sehingga masyarakat lokal di kawasan keselamatan operasional (KKOP) khususnya di Kelurahan Sudiang kurang berminat menjual lahan mereka. Masyarakat lebih memilih mengolah lahan mereka sendiri karena mereka berpendapat lebih menguntungkan dari pada menjual lahan mereka.

Tabel 14. Deskripsi Nilai Lahan Berdasarkan Karakteristik Responden

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Peningkatan Nilai Lahan Setelah Adanya Bandara Sultan Hasanuddin		
Sangat Besar	7	7,00
Besar	11	11,00
Sedikit	77	77,00
Tidak Tahu	5	5,00
Jumlah	100	100,00
Niat Menjual Lahan		
Ada	24	24,00
Tidak Ada	76	76,00
Jumlah	100	100,00
Peluang Penjual Lahan		
Ada	15	15,00
Tidak Ada	67	67,00
Sedikit	10	10,00
Tidak Tahu	8	8,00
Jumlah	100	100,00

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

4. Aksesibilitas

Berdasarkan hasil kuisioner diketahui bahwa 46 % responden beranggapan terdapat perbaikan ruas jalan dan 46 % responden juga beranggapan bahwa terdapat perubahan konstruksi jalan setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin. Berdasarkan hasil survei lapangan diketahui bahwa 73 % responden berpendapat bahwa tingkat aksesibilitas yang ada di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang terus mengalami peningkatan. Hal ini dapat diakibatkan oleh penambahan ruas jalan, dan perbaikan konstruksi jalan

yang dilakukan oleh pihak bandara untuk mempermudah aksesibilitas di sekitar kawasan bandara.

Tabel 15. Deskripsi Aksesibilitas Berdasarkan Karakteristik Responden

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Kemudahan Aksesibilitas Setelah Adanya Bandara Sultan Hasanuddin		
Sangat Besar	73	73,00
Besar	22	22,00
Tidak Tahu	5	5,00
Jumlah	100	100,00
Perubahan Konstruksi Jalan Setelah Adanya Bandara Sultan Hasanuddin		
Ada	36	42,00
Sedikit	46	46,00
Tidak Ada	13	7,00
Tidak Tahu	5	5,00
Jumlah	100	100,00
Penambahan Ruas Jalan Setelah Adanya Bandara Sultan Hasanuddin		
Ada	36	54,00
Sedikit	46	30,00
Tidak Ada	13	4,00
Tidak Tahu	5	12,00
Total	100	100,00

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

5. Tata Guna Lahan

Berdasarkan hasil kuisioner diketahui bahwa 54 % masyarakat beranggapan bahwa banyak terjadi perubahan dan pemanfaatan lahan di KKOP Bandara Sultan Hassanuddin setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin. Akibatnya 32 % responden beranggapan perubahan pengolahan lahan berdampak menguntungkan dan merugikan bagi masyarakat yang bermukim di sekitar bandara. Hal tersebut berbanding

lurus dengan tingkat pendapatan masyarakat, yaitu sebanyak 54 % responden beranggapan bahwa Bandara Sultan Hasanuddin memberikan dampak keuntungan dan kerugian bagi tingkat pendapatan mereka.

Tabel 16. Deskripsi Tata Guna Lahan Berdasarkan Karakteristik Responden

Keterangan	Frekuensi	Persentase (%)
Perubahan Penggunaan dan Pemanfaatan Lahan		
Sangat Banyak	30	3,00
Banyak	54	54,00
Sedikit	11	11,00
Tidak Tahu	5	5,00
Total	100	100,00
Dampak Perubahan Pengelolaan Lahan		
Berdampak Keuntungan	21	21,00
Berdampak Kerugian	28	28,00
Berdampak Keuntungan dan Kerugian	32	32,00
Tidak Berdampak	5	5,00
Tidak Tahu	14	14,00
Total	100	100,00
Dampak Keuntungan dan Kerugian pada Tingkat Pendapatan Masyarakat Sekitar KKOP		
Berdampak Keuntungan	22	22,00
Berdampak Kerugian	21	21,00
Berdampak Keuntungan dan Kerugian	54	54,00
Tidak Berdampak	3	3,00
Total	100	100,00

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

G. Analisis Penerapan Metode Regresi terhadap Faktor yang mempengaruhi Sosial Ekonomi Masyarakat di Sekitar Kawasan Keselamatan Operasional Bandara Sultan Hasanuddin

Analisis yang digunakan untuk mengetahui faktor yang berpengaruh pada kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin yaitu menggunakan analisis regresi, analisis regresi yaitu adalah suatu analisis

yang mengukur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, sedangkan dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda hal tersebut karena melibatkan lebih dari satu variabel bebas dengan menggunakan aplikasi statistik yaitu program *SPSS 16,0 for windows*.

1. Analisis Regresi Berganda

a. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Uji determinasi digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variable independent terhadap variabel dependen, hasil uji determinasi dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 17. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R²)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.380 ^a	.144	.099	.695

a. Predictors: (Constant), X5, X4, X1, X2, X3

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

Koefisien determinasi pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model menerapkan variabel dari variabel dependen. Koefisien determinasi di dapatkan dengan mengkuadratkan R². Dari tabel diatas dapat maka diperoleh R² sebesar 0,144 sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa dari tata guna lahan, aksesibilitas, nilai lahan, mata pencaharian, tingkat pendapatan, mempengaruhi pemanfaatan dan pengelolaan lahan di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya di Kelurahan Sudiang sebesar 14,4 %.

b. Uji T

Analisis pengaruh individual atau parsial (Uji T) bertujuan untuk mengetahui variabel independent secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Pengambilan keputusan uji t didasarkan pada tingkat signifikan sebesar 5% atau 0,05. Adapun hasil uji t sebagai berikut.

Tabel 18. Analisis Pengaruh Individual atau Parsial (Uji T)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.802	.645		2.794	.006
X1	.208	.096	.217	2.168	.033
X2	-.291	.215	-.135	-1.357	.178
X3	-.022	.037	-.064	-.595	.553
X4	.131	.044	.306	2.955	.004
X5	.000	.039	.001	.008	.994

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

Dasar pengambilan keputusan uji t yaitu:

1. Jika nilai sig < 0.05 atau t hitung > t tabel maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y.
2. Jika nilai sig > 0.05 atau t hitung < t tabel maka tidak terdapat pengaruh variabel X terhadap Variabel Y.

Untuk mencari T tabel adalah sebagai berikut

$$T_{\text{tabel}} = t \left(\frac{\alpha}{2} ; n - k - 1 \right)$$

$$T_{\text{tabel}} = t (0.025 ; 93)$$

$$T_{\text{tabel}} = 1.895$$

Tabel 19. Hasil Rekapitulasi Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.

No	Variabel	Keterangan
1	Tingkat Pendapatan	Tidak Berpengaruh
2	Mata Pencaharian	Tidak Berpengaruh
3	Nilai Lahan	Tidak Berpengaruh
4	Aksesibilitas	Berpengaruh
5	Tata Guna Lahan	Tidak Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2018

Dari hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa variabel yang mempengaruhi Pengaruh Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin sebagai berikut.

1. Tingkat Pendapatan

Diperoleh dari $t_{\text{hitung}} 2,168 > t_{\text{tabel}} 1,895$ atau $\text{sig } 0.033 < 0,05$ maka tingkat pendapatan tidak berpengaruh terhadap Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

Penghasilan atau pendapatan masyarakat di kawasan tersebut tidak berpengaruh terhadap adanya pemanfaatan lahan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin, karena sebagian masyarakat bekerja di luar Kelurahan Sudiang sebagian yang lain bekerja di dalam kawasan tersebut sebagai petani.

Kusnadi (1993) dalam Khaerunnisa (2017) kondisi sosial ekonomi adalah kondisi penduduk yang terdapat tingkat pendapatan, perumahan, lingkungan masyarakat, tingkat Pendidikan, tingkat kesehatan, tingkat konsumsi. Menurut Bintarto (1977) *dalam* Khaerunnisa (2013) kondisi sosial dan ekonomi masyarakat adalah suatu usaha masyarakat dengan tujuan untuk menanggulangi atau mengurangi kesulitan hidup dengan lima parameter yang digunakan untuk mengukur kondisi sosial ekonomi masyarakat yaitu tingkat pendapatan, pekerjaan, usia, jenis kelamin dan tingkat pendidikan. Menurut Kusnadi dan Bintarto bahwa kondisi sosial ekonomi masyarakat salah satunya dipengaruhi oleh pendapatan, sedangkan dalam hasil penelitian yang telah dilakukan bertentangan dengan pemanfaatan lahan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin tidak berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat. Hal ini dikarenakan pendapatan yang masih tergolong tak menentu.

2. Mata Pencarian

Diperoleh dari $t_{hitung} -1,357 > t_{tabel} 1,895$ atau $sig\ 178 > 0.05$ maka mata pencarian tidak berpengaruh terhadap Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

Mata pencarian masyarakat tidak berpengaruh terhadap pemanfaatan lahan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi

masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin, hal ini dapat disebabkan karena mata pencaharian masyarakat di Kelurahan Sudiang bervariasi misalnya petani, pedagang, pegawai kantor, guru, dan lain-lain.

Bintarto (1977) dalam Khaeruninis (2013) mengemukakan tentang pengertian kondisi sosial dan ekonomi masyarakat adalah suatu usaha masyarakat dengan tujuan untuk menanggulangi atau mengurangi kesulitan hidup dengan lima parameter yang digunakan untuk mengukur kondisi sosial ekonomi masyarakat yaitu tingkat pendapatan, pekerjaan, usia, jenis kelamin dan tingkat Pendidikan. Hal ini bertentangan dengan hasil penelitian, dimana dalam aspek sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang tidak berpengaruh terhadap mata pencaharian. Hal ini dapat dilihat dengan kondisi mata pencaharian masyarakat yang dominan wiraswasta dan petani.

3. Nilai Lahan

Diperoleh dari $t_{hitung} -595- > t_{tabel} 1,895$ atau $sig 553 > 0.05$ maka nilai tidak berpengaruh terhadap Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

Nilai lahan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan lahan dan pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (KKOP) Bandara Sultan

Hasanuddin hal tersebut disebabkan karena nilai jual yang rendah diakibatkan oleh pembebasan lahan yang sulit dilakukan karena berada di keselamatan operasional (KKOP) yang tidak boleh di banguni. Nilai lahan hanya akan meningkat apabila Pihak PT.Angkasa Pura yang melakukan pembelian.

4. Aksesibilitas

Diperoleh dari $t_{hitung} 2,955 > t_{tabel} 1,895$ atau $sig 0.04 < 0.05$ maka Aksesibilitas berpengaruh terhadap Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

Tingkat aksesibilitas tinggi karena Kelurahan Sudiang berada di salah satu pusat kegiatan di Kota Makassar ditambah lagi lokasinya berada di sekitar kawasan bandara yang selalu ramai lalu lintas sehingga infrastruktur jalan yang sudah memadai, namun di beberapa ruas jalan masih terdapat jalan-jalan yang berlubang.

5. Tata Guna Lahan

Diperoleh dari $t_{hitung} 0.008 > t_{tabel} 1,895$ atau $sig 0.994 > 0.05$ maka tata guna lahan tidak berpengaruh terhadap Pemanfaatan dan Pengelolaan Lahan terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang.

H. Arahannya pemanfaatan lahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin

Berdasarkan analisis regresi diketahui bahwa faktor-faktor pengelolaan lahan yang berpengaruh terhadap sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang yaitu :

1. Tingkat pendapatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
2. Mata pencaharian tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
3. Nilai lahan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
4. Aksesibilitas berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
5. Tata guna lahan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.

Sehingga arahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang adalah :

1. Untuk mempertahankan tingkat pendapatan masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mempertahankan lahan pertanian yang ada saat ini dan untuk

meningkatkan produktivitas lahan pertanian perlu dilakukan penganeekaragaman jenis tanaman pertanian sehingga lahan pertanian tetap produktif sepanjang tahun.

2. Untuk mempertahankan mata pencaharian masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mempertahankan mata pencaharian yang ada saat ini ,agar tetap tidak mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat yang ada.
3. Untuk mempertahankan nilai lahan milik masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mengoptimalkan nilai lahan ada .
4. Untuk mempertahankan tingkat aksesibilitas yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara memperbaiki ruas jalan yang rusak atau memperbaiki konstruksi jalan.
5. Untuk mempertahankan lahan produktif di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara merealisasikan aturan penggunaan lahan yang di kawasan keselamatan operasional (kkop) sehingga dapat menghambat penambahan pertumbuhan jumlah bangunan. Sehingga, arahan untuk permukiman yang berada di kawasan keselamatan operasional saat ini khususnya Kelurahan Sudiang alangkah lebih baiknya, tidak memperluas atau menambah jumlah bangunan yang berada di kawasan

keselamatan operasional (kkop) terutama yang memiliki Izin Mendirikan Bangunan (IMB).

I. Persepsi Islam terhadap Hasil Penelitian

1. QS. Al -Imran (3) ayat 14

زُيِّنَ لِلنَّاسِ حُبُّ الشَّهَوَاتِ مِنَ النِّسَاءِ وَالْبَنِينَ وَالْقَنَاطِيرِ الْمُقَنْطَرَةِ
مِنَ الذَّهَبِ وَالْفِضَّةِ وَالْخَيْلِ الْمُسَوَّمَةِ وَالْأَنْعَامِ وَالْحَرْثِ ذَلِكَ
مَتَاعُ الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَاللَّهُ عِنْدَهُ حُسْنُ الْمَبَاقِ

Terjemahnya:

Dijadikan indah manusia kecintaan kepada aneka syahwat , yaitu wanita-wanita, anak-anak lelaki, harta yang tidak terbilang lagi berlipat ganda dari jenis emas, perak, kuda pilihan, binatang ternak, dan sawah ladang. Indah kesenangan hidup di dunia dan di sisi Allah-lah tempat kembali yang baik.

Menurut M.Quraish Shihab disebut oleh ayat ini adalah sawah ladang, yang ditunjuk oleh ayat di atas kata *harts*. Ini dijadikan yang terakhir karena untuk memeliknya diperlukan upaya ekstra dari manusia, bukan seperti emas, perak, dan lain-lain. Barang-barang tersebut adalah barang-barang yang telah wujud dan tidak diperlukanya upaya khusus manusia untuk mengadakanya. Kata *harts* menunjuk kepada upaya membajak tanah. Tanah bersifat keras dengan menyiramnya agar tumbuhan dapat tumbuh, selajutnya tanah tersebut menjadi sawah dan ladang. Allah SWT menugaskan manusia untuk menjadi khalifah di bumi. Mereka ditugaskan membangun dan memakmurkannya.

Pada ayat ini kaitanya dengan hasil penelitian adalah menerangkan secara umum tentang diperlukannya upaya ekstra dari manusia, untuk memperoleh hasil pertanian yang dapat dimanfaatkan oleh manusia, tidak seperti emas, perak, dan lain-lain yang telah wujud dan tidak diperlukannya upaya khusus manusia untuk mengadakanya.

2. QS. Al – Kahfi (18) ayat 33-34

كَلَّا الْجَنَّتَيْنِ ءَاتَتْ أَكْلَهَا وَلَمْ تَظْلِمِ مِنْهُ شَيْئًا وَفَجَّرْنَا خِلْفَهُمَا نَهْرًا ﴿٣٣﴾

Terjemahnya:

“Kedua buah kebun itu menghasilkan buahnya, dan ia tidak menzalimi pemiliknya sedikitpun dan kami mengalirkannya sungai di celah-celah keduanya”.

Menurut M.Quraish Shihab yakni kedua buah kebun itu menghasilkan buahnya yang banyak lagi baik, dan ia, yakni kebun-kebun itu, tidak menzalimi pemiliknya, yakni kebun-kebun itu, tidak menzalimi pemiliknya, yang buahnya terus melimpah, tidak berkurang sedikit pun dari apa yang diharapkan pemiliknya setiap masa panen dan di samping itu kami juga mengalirkan celah-celah keduanya, yakni kebun itu, sehingga tidak sesaat pun kekurangan air, walau hujan tidak turun.

Kata *lam tazhlim* pada mulanya berarti tidak menganiaya. Pada ayat ini, ia dipahami dalam arti *tidak mengurangi hasil pemiliknya*. Ini karena pemiliknya kebun sebelum panen telah mengharapakan keberhasilan kebun-kebunya dan menargetkan jumlah yang dapat dipanennya. Target tersebut telah melekat dalam benaknya sehingga dia merasa bagaikan

dizalami, sehingga ayat ini menyatakan bahwa dia tidak dizalami, disisi lain, perlu dicatat bahwa pelaku kata tazhlim pada ayat di atas adalah kebun. Sementara ulama menyebut identitas pemilik kebun di atas berdasar beberapa riwayat tentang sabab nuzul di ayat ini.

Pada ayat ini kaitannya dengan hasil penelitian adalah menerangkan secara umum tentang pentingnya pengelolaan dan pemanfaatan lahan. Apabila lahan dimanfaatkan sebaik-baiknya, maka hasilnya akan kembali kepada pengelola atau yang memanfaatkan lahan.

3. QS. Al – Qashah ayat 77

وَابْتَغِ فِيمَا آتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ وَلَا تَنْسَ نَصِيبَكَ مِنَ الدُّنْيَا وَأَحْسِنْ كَمَا أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ وَلَا تَبْغِ الْفُسَادَ فِي الْأَرْضِ
إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُفْسِدِينَ

Terjemahnya :

“ Dan carilah pada apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu (kebahagiaan) negeri akhirat, dan janganlah kamu melupakan bahagianmu dari (kenikmatan) duniawi dan berbuat baiklah (kepada orang lain) sebagaimana Allah telah berbuat baik, kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di (muka) bumi. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang berbuat kerusakan.”

Menurut Quraish Shihab terkait beberapa orang berasal dari kamu Nabi Musa As melanjutkan nasehatnya untuk Qarun bahwa bukan berarti engkau bisa beribadah murni dan melarang memperhatikan dunia.

Tidak, berusahalah sekuat-kuatnya dan pikiranmu dalam batas yang dibenarkan oleh Allah agar mendapatkan harta dan hiasan duniawi dan *carilah* dengan sungguh – sungguh *pada* yaitu melalui *apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu* dari hasil usahamu dengan kebahagiaan negeri akhirat, dengan menginfakkan dan digunakan sesuai petunjuk oleh Allah dan dalam saat yang sama *janganlah melupakan* atau mengabaikan bagianmu dari kenikmatan *dunia dan berbuat baiklah* kepada semua pihak, sebagaimana atau disebabkan karena *Allah telah berbuat baik kepadamu* dengan beragam nikmat-Nya (Shihab,2002).

Kata *fima* dipahami oleh Ibn Ansyur mengandung arti *terbanyak* atau *pada umumnya* , sekaligus melukiskan tertancapnya ke dalam lubuk hati untuk mencari kebahagiaan duniawi melalui anugrah dari Allah dalam kehidupan dunia ini. Dalam konteks qarun adalah Gudang-gudang timbunan harta benda yang dimilikinya. Dalam firman: *wa la tansa nashibaka min ad-dunya* merupakan larangan merupakan atau mengabaikan bagian seseorang dari kenikmatan duniawi. Larang tersebut dipahami oleh ulama bukan berarti haram mengabaikannya tetapi dalam arti mubah (boleh untuk mengambilnya). Allah tidak mengancammu jika engkau mengambil bagianmu dari kenikmatan dunia, dengan catatan selama bagian itu tidak beresiko kehilangan bagian dari kenikmatan dunia (Shihab, 2002).

Banyak pendapat menyangkut kandungan pesan ayat diatas, ada yang dipahami secara tidak seimbang, dengan menyatakan anjuran untuk meninggalkan kenikmatan dunia dengan membatasi diri menyatakan

anjaran untuk meninggalkan pakaian, makan dan minum. Adapula yang memahaminya sebagai tuntutan untuk menyeimbangkan kepentingan hidup dan akhirat.

Pada ayat ini kaitanya dengan hasil penelitian adalah menerangkan secara umum tentang kesejahteraan manusia dari segi sosial ekonomi masyarakat. Dalam ayat tersebut Allah SWT menerangkan beberapa nasehat, nasehat tersebut antara lain: (1) Orang yang dianugrahi oleh Allah kekayaan yang berlimpah-limpah, perbendaharaan harta yang bertumpuk-tumpuk serta nikmat yang banyak, hendaklah ia memanfaatkan seperti mencari kerja dengan berbagai kekayaan alam yang telah disediakan sehingga masyarakat bisa hidup baik sejahtera. (2) Seseorang harus berbuat baik sebagaimana Allah berbuat baik kepadanya, membantu orang-orang yang berkeperluan, pembangunan masjid, madrasah, pembinaan rumah yatim piatu, panti asuhan dengan harta yang dianugerahkan Allah SWT kepada-Nya dengan kewibawaan yang adanya, nasihat ini berarti bahwa dengan adanya sumber daya alam yang digunakan dan dimanfaatkan dalam pembangunan seperti sarana dan prasarana maupun lahan untuk kebutuhan masyarakat akan berpotensi meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat di daerah sekitarnya. (3) sehingga janganlah seseorang itu berbuat kerusakan di atas bumi berbuat jahat kepada sesama makhluk Allah, karena Allah tidak menyukai berbuat kerusakan. Allah tidak akan menghormati mereka, bahkan Allah tidak akan memberikan ridho dan rahmatnya.

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan, yaitu :

1. Pengaruh pengelolaan lahan terhadap sosial ekonomi masyarakat di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya :
 - a. Tingkat pendapatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
 - b. Mata pencaharian tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
 - c. Nilai lahan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
 - d. Aksesibilitas berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.
 - e. Tata guna lahan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pemanfaatan dan pengelolaan lahan.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa variabel yang mempengaruhi pemanfaatan dan pengelolaan lahan terhadap Kawasan Keselamatan Operasional

(KKOP) di Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang adalah variabel aksesibilitas, sedangkan variabel yang tidak berpengaruh adalah variabel tingkat pendapatan, mata pencaharian, nilai lahan, dan tata guna lahan.

2. Arahan pemanfaatan lahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin :

Sehingga arahan untuk menunjang aktivitas sosial ekonomi masyarakat di kawasan keselamatan operasional (kkop) Bandara Sultan Hasanuddin adalah :

1. Untuk mempertahankan tingkat pendapatan masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mempertahankan lahan pertanian yang ada saat ini dan untuk meningkatkan produktivitas lahan pertanian perlu dilakukan penganeekaragaman jenis tanaman pertanian sehingga lahan pertanian tetap produktif sepanjang tahun.
2. Untuk mempertahankan mata pencaharian masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mempertahankan mata pencaharian yang ada saat ini ,agar tetap tidak mempengaruhi sosial ekonomi masyarakat yang ada.
3. Untuk mempertahankan nilai lahan milik masyarakat yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan

Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara tetap mengoptimalkan nilai lahan ada .

4. Untuk mempertahankan tingkat aksesibilitas yang ada di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara memperbaiki ruas jalan yang rusak atau memperbaiki konstruksi jalan dan menjaga sarana prasarana yang telah ada.
5. Untuk mempertahankan lahan produktif di Kawasan keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang dengan cara merealisasikan aturan penggunaan lahan yang di kawasan keselamatan operasional (kkop) sehingga dapat menghambat penambahan pertumbuhan jumlah bangunan, dan arahan untuk permukiman yang berada di kawasan keselamatan operasional saat ini khususnya Kelurahan Sudiang alangkah lebih baiknya, tidak memperluas atau menambah jumlah bangunan yang berada di kawasan keselamatan operasiona (kkop) terutama yang memiliki Izin Mendirikan Bangunan (IMB).

B. Saran

1. Untuk Pemerintah

Untuk pemerintah diharapkan agar lebih memperhatikan masyarakat yang ada di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang yang berbatasan langsung dengan Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin.

2. Untuk Masyarakat

- a. Mempertahankan lahan yang masih produktif
- b. Melakukan peanekaragaman jenis tanaman untuk meningkatkan tingkat pendapatan masyarakat.
- c. Menjaga sarana dan prasarana yang ada di kawasan keselamatan operasional (kkop).

3. Untuk Swasta

Bagi swasta diharapkan agar dapat bekerja sama dengan pemerintah untuk memperhatikan masyarakat yang ada di Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin khususnya Kelurahan Sudiang yang berbatasan langsung dengan Kawasan Keselamatan Operasional (KKOP) Bandara Sultan Hasanuddin dalam hal sosialisasi kesehatan telinga akibat suara pesawat dan memberikan fasilitas pelayanan kepada masyarakat rutin setiap bulan.

DAFTAR PUSTAKA

- Albani Muhammad, A. (2005) **Silsilah Hadis Sahih Jilid 1**. Jakarta. Perpustakaan Nasional RI Katalog Dalam Terbitan (KDT).
- As-syakur, A., Suarna, I., Adnyana, I., Rusna, I., Laksmiawati, I., & Diara, I. (2010). **Studi Perubahan Penggunaan Lahan di Das Badung**. Bumi Lestari, 200.
- Juhaidi. (2007). **Pola - Pola Pemanfaatan Lahan dan Degradasi Lingkungan pada Kawasan Perbukitan**. Geografi, 13.
- Jauhari, A., & Ritohardoyo, S. (2013). **Dampak Pembangunan Perumahan terhadap Perubahan Penggunaan Lahan dan Kondisi Sosial Ekonomi Penjual Lahan di Kecamatan Mlati**. Bumi Indonesia, 194.
- Latief, M. S., & Azmy, M. F. (2011). **Pengaruh Pemanfaatan Landasan Pacu Baru Bandar Udara Sultan Hasanuddin Terhadap Permukiman Di Sekitarnya**. Grup Teknik Arsitektur, 1.
- Leonataris, C. (2012). **Analisis Pola Perubahan Penggunaan Lahan dan Perkembangan Wilayah di Kota Bekasi**. Institut Pertanian Bogor, 6.
- Munifa (2013). **Analisis Tingkat Pendapatan Masyarakat Sekitar PTPN XI Pabrik Gula Padjarakan Kecamatan Pajarakan Kabupaten Probolinggo**. Skripsi. Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.
- Parlindungan, J. (2014). **Tata Guna Lahan dan Pedesaan**. Tata Guna Lahan, 4.

- Prambudi, Imam (2010) . **Perubahan Mata Pencaharian dan Nilai Sosial Budaya Masyarakat**. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Rumana S.T, N. A. (2014). **Pola Pemanfaatan Lahan di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Sultan Hasanuddin** , Makassar. Institusi Penerbangan, 1.
- Saptana, Rachman, P. H., & P, T. B. (2004). **Struktur Penguasaan Lahan dan Kelembagaan Pasar di Pedesaan**. Pertanian, 122.
- Shihab, M. Q. (2002). **Tafsir Al- Mishbah Pesan, Kesan dan Keserasian Al - Qur'an Vol 2**. Jakarta . Lentara Hati
- (2002). **Tafsir Al- Mishbah Tafsir Al- Mishbah Pesan, Kesan dan Keserasian Al - Qur'an Vol 7**. Jakarta . Lentara Hati
- Setiadi, M. E., & Kolip, U. (2011). **Pengantar Sosiologi**. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Setiawan, M., & et.al. (2017). **Pengembangan Bandara Udara dampak Peningkatan Wisata halal dan Wisata Muslim di Indoenesai**. Jurnal Kopertais.
- Waristo, D. (2017). **Manajemen Bandar Udara**. Jakarta Timur: Erlangga.
- Widayanti, R. (2010). **Formulasi Model Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan terhadap Angkutan Kota di Kota Depok**. Tata Guna Lahan, 2.
- Yusran, A. (2006). **Kajian Perubahan Tata Guna Lahan pada Pusat Kota Cilegon**. Tesis, 44.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Biringkanaya Dalam Angka Tahun 2017
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar Dalam Angka 2017

Kamus Besar Bahasa Indonesia Tahun 2011 Tentang **Pengaruh**.

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2011 Tentang **Kebandarudaraan**.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2005 Tentang **Pemberlakuan Standar Operasi Penerbangan (KKOP)**.

Peraturan Menteri PU Nomor 41 Tahun 2007 Tentang **Penggunaan Lahan**.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24 Tahun 2007 Tentang **Perizinan**.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang **Penerbangan**.

Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang **Penataan Ruang**.



LAMPIRAN

KUISONER

PENGARUH PEMANFAAN DAN PENGELOLAAN LAHAN TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KAWASAN KESELAMATAN OPERASIONAL (KKOP) BANDARA SULTAN HASANUDDIN

Bersama ini saya **Nur Atika Br Sembiring .,** mahasiswa **Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota,** Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, memohon kesediaan anda untuk mengisi daftar kuisioner yang diberikan. Informasi yang anda berikan merupakan bantuan yang sangat berarti dalam menyelesaikan penelitian ini. Atas bantuan dan perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

I. Identifikasi Responden

Nama Responden :

Umur/ Usia :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir :

Pekerjaan :

PETUNJUK

Berilah tanda silang (X) pada salah satu alternatif jawaban yang anda anggap penting berdasarkan pengamatan, pengalaman serta pengetahuan anda.

II. PERTANYAN

1. Apakah terdapat perubahan pengelolaan dan pemanfaatan lahan di KKOP akibat adanya Bandara Sultan Hasanuddin?
 - a. Sangat Banyak
 - b. Banyak
 - c. Sedikit
 - d. Tidak ada
 - e. Tidak Tahu
2. Apakah perubahan pada nomor 1 memberikan dampak keuntungan atau kerugian pada masyarakat yang bermukim di sekitar KKOP?
 - a. Berdampak Keuntungan
 - b. Berdampak Keuntungan dan Kerugian
 - c. Tidak Berdampak
 - d. Tidak Tahu
3. Apakah pada nomor 1 berdampak pada keuntungan atau kerugian pada tingkat pendapatan masyarakat di sekitar KKOP?
 - a. Berdampak Keuntungan
 - b. Berdampak Keuntungan dan Kerugian
 - c. Tidak Berdampak
 - d. Tidak Tahu
4. Bagaimana tingkat pendapatan anda setelah adanya bandara Sultan Hasanuddin di sekitar lahan pertanian ?
 - a. Sangat meningkat
 - b. Meningkat

- c. Tetap
 - d. Menurun
 - e. Sangat menurun
5. Apakah anda mempunyai pekerjaan sampingan setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin di sekitar lahan pertanian anda?
- a. Ya,
Jelaskan,
 - b. Tidak,
Jelaskan,
6. Seberapa besar peningkatan nilai lahan yang ada di KKOP setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin?
- a. Sangat Besar
 - b. Besar
 - c. Sedikit
 - d. Tidak ada
 - e. Tidak Tahu
7. Seberapa besar dampak kemudahan aksesibilitas masyarakat di KKOP untuk melakukan kegiatan keseharian setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin?
- a. Sangat besar
 - b. Besar
 - c. Sedikit
 - d. Tidak ada
 - e. Tidak tahu

8. Apakah ada perubahan konstruksi jalan setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin?
- Sangat besar
 - Besar
 - Sedikit
 - Tidak ada
 - Tidak tahu
9. Apakah ada penambahan ruas jalan setelah adanya Bandara Sultan Hasanuddin?
- Sangat besar
 - Besar
 - Sedikit
 - Tidak ada
 - Tidak tahu
10. Apakah terdapat pengaruh kehidupan sosial masyarakat di sekitar KKOP setelah adanya Bandara Sultan Hasanudin?
- Ya, Kenapa....
 - Tidak, Kenapa...
11. Apakah anda berniat menjual tanah milik anda?
- Ya, Kenapa....
 - Tidak, Kenapa....
12. Apakah ada pihak yang berniat untuk membeli tanah milik anda?
- Ya, Kenapa....
 - Tidak, Kenapa....

13. Apakah ada pihak yang berniat untuk membeli tanah milik anda?

- a. Ada
- b. Tidak ada
- c. Sedikit
- d. Tidak tahu



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nur Atika Br Sembiring Lahir di Pulau Pinang tanggal 02 September tahun 1996, ia merupakan anak ke-1 dari 3 bersaudara dari pasangan **Andriasi Sembiring**, dan **Helianna Br Tarigan** yang merupakan Suku Muna – Batak Karo yang tinggal dan menetap di Desa Tanjung Beringin Kabupaten Karo.

Pendidikan di tingkat sekolah dasar di SD Negeri 1 Munte pada tahun 2002- 2008, lalu pada akhirnya mengambil pendidikan sekolah menengah pertama di SMP Negeri 1 Munte pada tahun 2008-2011 dan sekolah menengah atas di SMA Negeri Unggul Subulussalam pada tahun 2011-2014. Hingga pada akhirnya mendapat kesempatan untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi di UIN Alauddin Makassar melalui penerimaan jalur Seleksi Prestasi Akademik Nasional Perguruan Tinggi Keagamaan Islam Negeri (SPAN-PTKIN) dan tercatat sebagai Alumni Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar setelah berhasil menyelesaikan bangku kuliahnya selama 3 tahun 11 bulan tanggal 28 Agustus 2018.